Др Гавро Шкриванић

Путеви у средњовековној Србији



ПУТЕВИ У СРЕДЊОВЕКОВНОЈ СРБИЈИ

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Др Сима Ћирковић,
професор Филозофског факултета

Др Реља Новаковић,
научни саветник Историјског института
Српске академије наука и уметности

Слика на корицама:
Путовање апостола Филипа, фреска из Дечана, 1348. г.

Ова књига је објављена уз помоћ
Републичке заједнице за научни рад СР Србије

Издавач:
Новинско-издавачко предузеће „Туристичка штампа",
Београд, Кнез Михаилова 21

Др ГАВРО ШКРИВАНИЋ

ПУТЕВИ У СРЕДЊОВЕКОВНОЈ СРБИЈИ

БЕОГРАД
1974.

САДРЖАЈ

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

(у загради скраћени цитирани облик)

А. ИЗВОРИ

Серије архивских књига Хисторијског архива у Дубровнику (HAD)

Consilium Rogatorum (Cons. Rog.)
Lamenta de Foris (Lam. de For.)
Lettere e commissioni di Levante (Lett. di Lev.)
Libro Rosso-Matizze (Lib. Rosso-Matizze)

Грађа из турских архива

Defter Vučitrnskog sandžaka, No 22, iz 1487. g. prevela i obradila dr Dušanka Bojanić (Vučitrnski defter)

Smederevski defter, No 16, iz 1476—1478. g., No 1007, iz 1516. g., prevela i obradila dr Dušanka Bojanić (Smederevski defter)

Vidinski tapu defter, iz 1586. g., prevela i obradila dr Dušanka Bojanić (Vidinski defter)

Niški defter, iz 1516. g., No 1007, prevela i obradila dr Olga Zirojević (Niški defter)

Smederevski defter, No 517, iz 1572. g., prevela i obradila dr Olga Zirojević (Smederevski defter)

Hercegovački defter, iz 1477 g., preveo i obradio Mustafa Ibišević (Hercegovački defter)

Defter Zvorničkog sandžaka No 260, iz 1548. g., preveo i obradio Adem Handžić (Zvornički defter).

Ovčarinski defter, No 3932, iz 1585. g., oblast Novi Pazar, Trgovište, Bihor, preveo i obradio Hamid Hadžibegić (Agnami defter).

Ovčarinski defter, No 3949, iz 1595. g., prevela i obradila Radmila Tričković (Smederevski sandžak).

Објављени извори

Ansbert, Historia de expeditione Friderici imperatoris edita a quodam Austriensi clerico, qui interfuit nomine Ansbertus (Ansbert).

Archivio Storico per la Dalmazia, Roma 1929. (Archivio Storico).

Mar. Barletii, Scodrensis sacerdotis, De vita et Gestis Scanderbegi, Francofurti ad Moenum 1570. (Barletii Scanderbegi).

Бертрандон де ла Брокијер, Путовање преко мора, превео М. Рајичић, Београд 1950. (Бертрандон де ла Брокијер, Путовање).

Biblioteca Ambrosiana, Cod. Q. 116, super, Milano (Ambrosiana, Cod. Q 116)

Данило, Животи краљева и архиепископа српских, издао Ђ. Даничић, у Загребу 1866 (Данило, Животи)

Данило, Животи краљева и архиепископа српских, превео Л. Мирковић, Београд 1935. (Данило, Животи, превод)

Ђ. Даничић, Три српске хрисовуље. Краљ српски Стефан IV потврђује некој цркви многа села, ГСУД, XI, 1859. 130—138 (Трескавачке повеље XI)

Ђ. Даничић, Хрисовуља. Стефан Краљ потоњи цар српски потврђује цркви богородичиној у Трескавцу прилоге... ГСУД XIII, 1861, 369—377 (Трескавачке повеље XIII)

Gl. Elezović, Mühimme Defteri, Beograd 1950. (Elezović, Mühimme Defteri)

Законик цара Стефана Душана, издао и превео Никола Радојчић, Београд 1960. (Душанов Законик)

О. Зиројевић и И. Ерен, Попис области Крушевца, Топлице и Дубочице у време прве владавине Мехмеда II (1444—1446), Врањски Гласник IV. Врање 1968 (О. Зиројевић—И. Ерен, Попис области Крушевца)

И. Јастребов, Препис хрисовуља на Цетињу, ГСУД XLVII 1879. (Јастребов, Препис хрисовуља)

К. Јиречек, Споменици Српски, Споменик СКА XI, 1892. (Јиречек, Споменици)

N. Jorga Notes et Extracts II, Paris 1899. (Jorga, Notes)

D. Kniewald, Felix Petančić 1502. g. o putevima kojima valja napasti Turke, Vesnik Vojnog Muzeja JNA 5, 1958. (Kniewald, Petančić)

Љ. Ковачевић, Светостефанска хрисовуља, Споменик СКА IV, 1890, I—XII, 1—23 (Светостефанска хрисовуља)

Константин Михаиловић из Островице, Јаничарове успомене или Турска хроника, превео и обрадио Ђ. Живановић, Београд 1966. (Јаничареве успомене)

Константин Филозоф, Живот Стефана Лазаревића, превео Л. Мирковић, Београд 1935. (Константин Филозоф, Живот)

I. Kukuljević, Jura Regni Croatiae et Slavoniae, Zagrebiae (Kukuljević, Jura)

Donado da Lezze, Historia Turchesca, De Dr I. Ursu, Bucuresti 1910 (Lezze, Historia)

F. Miklosich, Monumenta Serbica, Viennae 1857. (Mon. Ser.)

K. Miller, Die Peutingerische Tafel, Rawensburg 1888 (Miller, Peut. Taf.)

М. С. Милојевић, Дечанске хрисовуље, ГСУД XII, Београд 1880 (Дечанска хрисовуља)

Monumenta Ragusina I—V, Zagrebiae 1879. do 1897, (Mon. Rag.)

Ст. Новаковић, Законски споменици српских држава Средњег века, Београд 1912. (Новаковић, Зак. споменици)

Ст. Новаковић, Хрисовуља краља Стефана Душана манастиру Трескавцу, ГСУД XLI, 1875, 356—360 (Трескавачке повеље XLI)

M. Orbini, Il Regno degli Slavi, Pesaro 1601, (Orbini, Regno degli Slavi)

Мих. Петерковић, Исписи из Дубровачког архива, у Архиву Историјског института у Београду (Петерковић, Исписи)

Вл. Петковић, Манастир Раваница, Београд 1922 (Раваничка хрисовуља)

Стефан Првовенчани, Живот Стефана Немање, превео М. Башић, Београд 1930, (Првовенчани Живот Стефана Немање превод)

М. Пуцић, Споменици Срьбски I—II, Београд 1858. (Пуцић, Споменици)

Josafat Barbaro Ramberti, Cose de Turchi, Vinezia 1537. (Ramberti, Cose de Turchi)

F. Rački, Documenta, Zagrebiae 1875, (Rački Documenta)

F. Rački, Borba Južnih Slovena, Rad JAZU 31, 1875, (Rački, Borba)

T. Smičiklas, Codex Diplomaticus II—XV, Zagrabiae 1904—1934. (Smičiklas, Codex)

А. Соловјев, Повеља краља Душана манастиру св. Николе у Врању, Прилози за ЈКИФ VII, 1927. (Душанова повеља св. Николи у Врању)

Љ. Стојановић, Стари српски родослови и летописи, ГСУД, 53, 1889; исти, Стари српски родослови и летописи, Београд—Ср. Карловци 1927. (Стојановић, Родослови и летописи)

Љ. Стојановић, Старе српске повеље и писма I—II, Ср. Карловци—Београд 1929. и 1934. (Стојановић, Повеље и писма)

Љ. Стојановић, Краљ Урош I обнавља хрисовуљу свога оца којом је утврдио баштину манастира св. Петра на Лиму што је приложио Мирослав, и сам прилаже нека села, Споменик III, Београд 1890, (Лимска повеља)

L. Thalloczy, C. Jireček, E. Sufflay, Acta Albaniae I—II, Vindobonnae 1913. u 1918. (Acta Albaniae)

Доментијан (Теодосије), Живот св. Саве, приредио Ђ. Даничић у Биограду 1860. (Теодосије, Живот св. Саве)

Теодосије, Живот Светог Саве, превео М. Башић, Београд 1930. (Теодосије, Живот Светог Саве, превод)

Вл. Ћоровић, Житије Симеона Немање од Стефана Првовенчанога, Светосавски Зборник књ. 2, Београд 1938, 76—124, (Житије Симеона Немање)

E. Fermedžin, Acta Bosnae, Zagrabiae 1892 (Acta Bosnae)

G. Čremošnik, Kancelarijski i notariski spisi 1278—1301, Beograd 1932. (Čremošnik, Spisi)

H. Šabanović, Krajište Isabega Ishakovića, Zbirni katastarski popis iz 1455. g., Sarajevo, 1964. (Šabanović, Krajište)

H. Šabanović, Turski izvori za istoriju Beograda i okoline, Katastarski popis iz 1476—1566. g., Beograd 1964. (Šabanović Turski izvori)

P. J. Šafarik, Acta Archivi Veneti (Српски споменици Млетачког архива), Beograd 1862. (Acta Archivi Veneti)

П. Ј. Шафарик, Светоарханђеловска хрисовуља, ГСУД XV (Светоарханђеловска хрисовуља)

P. J. Šafarik, Pamatky, v Praze 1873 (Šafarik, Pamatky)

Ф. Шишић, Летопис попа Дукљанина, Београд—Загреб 1928. (Шишић, Летопис)

Б. ЛИТЕРАТУРА

Ph. Ballif, Römische Strassen in Bosnien und der Hercegovina, Wien 1893 (Ballif, Römische Strassen)

Ђ. Бошковић, Средњовековне цркве и манастири. Археолошки споменици и налазишта у Србији II, Централна Србија, Београд 1956. —

Sigmund v. Briken, Neue vermehrte Donao Strand, Nürnberg 1694. (Briken, Donao)

Тод. М. Бушетић, Левач, Насеља 2, 1905. (Бушетић, Левач)

Јов. Х. Васиљевић, Остаци старих српских цркава у Кумановској Кривој Реци, Годишњица Н. Ћупића 14, 1894. (Васиљевић, Остаци цркава)

M. Vego, Naselja srednjovekovne bosanske države, Sarajevo, 1957. (Vego, Naselja)

Н. Вулић, Географија Јужне Србије у античко доба, ГСНД 19, 1938. (Вулић, Географија Јужне Србије)

N. Vulić, Arheologische Karte von Jugoslavien, Prilep—Bitolj Beograd 1937. (Vulić, Arheologische Karte)

Н. Вулић, Територија римског Скопља, ГСНД 1, 1925. (Вулић, Територија римског Скопља)

Драга и Милутин Гарашанин, Археолошка налазишта у Србији, Београд 1951. (Гарашанин, Налазишта)

Јев. Дедијер, Херцеговина, Насеља 6, 1909). (Дедијер, Херцеговина)

М. Динић, За историју Београда у средњем веку, Београд 1959. (Динић, За историју Београда)

М. Динић, Дубровачка средњовековна караванска трговина, ИЧ III, 1937. (Динић, Караванска трговина)

М. Динић, Средњовековни Срем, Гласник Историјског друштва у Новом Саду 4, 1931. (Динић, Срем)

Бор. Дробњаковић, Путеви наше земље, Београд 1952. (Дробњаковић, Путеви)

Br. Đurđev, Iz Istorije Crne Gore, Brdskih i Malisorskih plemena, Sarajevo 1954. (Đurđev, Iz Istorije)

О. Ђурић — Кожић, Шума, Површ и Зубци у Херцеговини, Насеља 2, 1903. (Ђурић-Кожић, Шума, Површ и Зубци)

Arthur John Evans, Antiquarian Researches in Illyricum, pars. I. & II, Westminster 1883. (Evans, Researches in Illyricum)

Гл. Елезовић, Турски извори за историју Југословена, Браство 26, 1932. (Елезовић, Турски извори)

Г. Елезовић и Г. Шкриванић, Како су Турци после више опсада заузели Београд, САН, Зборник за источњачку историјску и књижевну грађу I. II, Београд 1958 (Елезовић — Шкриванић, Како су Турци заузели Београд)

Јов. Ердељановић, Доње Драгачево, Насеља 1, 1902. (Ердељановић, Драгачево)

Ј. Ердељановић, Кучи племе у Црној Гори, Насеља 4, 1907. (Ердељановић, Кучи)

Ј. Ердељановић, Стара Црна Гора, Насеља 24, 1926. (Ердељановић, Црна Гора)

О. Зиројевић, Цариградски друм од Београда до Софије (1459—1683), Београд 1970 (Зиројевић, Цариградски друм)

Мих. Н. Илић, Моравска клисура међу Овчаром и Кабларом, ГСУД XLII. 1875. (Илић, Моравска клисура)

Рад. М. Илић, Ибар, Насеља 3, 1905. (Илић, Ибар)

Рад. М. Илић, О љубићским селима, Насеља 2, 1903. (Илић, Љубићска села)

К. Јиречек, Гласинац у средњем вијеку, превео Ђ. Пејановић, Зборник Конст. Јиречека I, Београд 1959, 420—424. (Јиречек, Гласинац)

К. Јиречек, Власи и Мавровласи у дубровачким споменицима, превео Ил. Синдик, Зборник Конст. Јиречека, I, Београд 1959. 191—204 (Јиречек, Власи)

К. Јиречек, Војна цеста од Београда за Цариград и Балкански кланци, превео Ђ. Пејановић, Зборник Конст. Јиречека I, Београд 1959, 71—182 (Јиречек, Војна цеста)

К. Јиречек, Историја Срба I, превео Јов. Радонић; К, Јиречек-Јов. Радонић, Историја Срба II, Београд 1952. (Јиречек, Историја Срба)

К. Јиречек, Трговачки путеви и рудници Србије и Босне у средњем вијеку, превео Ђ. Пејановић, Зборник I. Константина Јиречека, Београд 1959, 205—303. (Јиречек, Путеви)

Љ. Јовановић, Млава, Насеља 2, 1903. (Јовановић, Млава)

Анд. Јовичевић, Малесија, Насеља 15, 1923. (Јовичевић, Малесија)

F. Kanitz, Das Königreich Serbien und das Serbenvolk I & II, Leipzig. (Kanitz, Serbien)

F. Kanitz, Römische Studien in Serbien, Wien 1892. са прилогом: Strassen, Städte, Castelle, Bergwerke . . . in Serbien (Kanitz, Studien)

Н. Катанић—М. Гојковић, Грађа за проучавање старих камених мостова и аквадуката у Србији, Македонији и Црној Гори, Београд 1961. (Катанић—Гојковић, Мостови)

Drag. Kniewald, Feliks Petančić 1502. g. o putevima kojima valja napasti Turke, Vesnik Vojnog muzeja JNA 5, 1958. (Kniewald, Petančić)

Vl. Klaić, Poviest Bosne, Zagreb 1882. (Klaić, Poviest Bosne)

Дес. Ковачевић, Трговина у средњовековној Босни, Сарајево 1961.

М. Костић, Насеља у околини Београда, Зборник радова Географског института, IX, 1962. (Костић, Насеља у околини Београда)

М. Костић, О улози и значају Сићевачке клисуре за саобраћај, Зборник радова Географског института II, 1955, (Костић, Сићевачка клисура)

B. Kuripešić, Putopis kroz Bosnu, Srbiju, Bugarsku i Rumeliju, preveo Đ. Pejanović, Sarajevo 1950. (Kuripešić, Putopis)

P. Lemerle, Invasions et migrations les Balkans depuis la fin de l'Epoque romaine jusqu'a VIIIe, Revue historique, avril-juin 1954. (Lemerle, Invasions)

P. Lemerle, Philippes et la Macedonie orientale, Paris 1945. (Lemerle, Philippes)

T. Lewicki, Polska i kraje sasiednie w swietle „Ksiegi Rogera" I, Krakow 1945, II Warszawa 1954 (Lewicki, Polska)

Lucio, Storia del Regno di Dalmazia et Croazia, compiuta e pubblicata L. C. Pavissich, Trieste 1896. (Lucio, Storia)

Š. Ljubić, Marina Bolice Kotoranina opis Sandžakata Skadarskog od god. 1614, Starine XII, 1880. (Ljubić, Bolica)

Š. Ljubić, Listine, Zagreb 1868—1891. (Listine, I—X)

G. Manojlović, Studije o spisu „De administrando imperio", Zagreb 1911. (Manojlović, De administrando imperio)

P. Matković. Putovanje po Balkanskom Poluotoku, Rad JAZU, br. 42, 54, 61, 66, 67, 71, 116, 130, 134, itd. (Matković, Putovanje)

P. Matković, Dnevnik o putovanju mletačkog poslanika J. Sorance od Mletaka u Carigrad Rad JAZU, 124, 1895. (Matković, Dnevnik)

М. С. Милојевић, Путовање дела праве (старе) Србије, Београд 1877. (Милојевић, Путовање)

M. Mirković, Rimski gradovi na Dunavu u Gornjoj Meziji, Beograd 1968, (Mirković, Rimski Gradovi na Dunavu)

A. Mollinary, Die Römerstrassen in der Europäischen Türkei, Zagreb 1914. (Mollinarym, Römerstrassen)

Б. Недков, България и съседните ѝ земи през XII век според „Географията" на Идриси, София 1960. (Недков, Идриси)

Р. Николић, Врањска Пчиња, Насеља 2, 1903. (Николић, Пчиња)

Р. Николић, Пољаница и Клисура, Насеља 3, 1905. (Николић, Пољаница)

G. Novak, Topografija i Etnografija rimske provincije Dalmacije. Zagreb 1918. (Novak, Topografija)

Ст. Новаковић. Брсково. Дањ и путови по српским земљама. Рад ЈАЗУ 37, 1876. (Новаковић, Брсково, Дањ)

Ст. Новаковић, Град Вишесав и Видинска област, Год. Н. Ч. 5, 1883. (Новаковић, Вишесав)

Ст. Новаковић, С Мораве на Вардар, Год. Н. Ч. 13, 1893. (Новаковић, С Мораве)

Ђ. Павловић, Колубара и Подгорина, Насеља 4, 1907. (Павловић, Колубара)

Ф. Папазоглу, Македонски градови у римско доба, Скопље 1957 (Папазоглу, Македонски градови)

E. Pašalić, Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini, Sarajevo 1960. (Pašalić, Naselja)

A. Petermann, Die Eurcpeische Türkei, Stieler's Handatlas, Wien 1874. (Petermann, Türkei)

А. Поповић, Горњи Ибар у Средњем веку, Год. Н. Ћ. XXIV, 1907. (Поповић, Ибар)

Путовање по словенским земљама од М. Макензијеве и А. П. Ирбијеве, превео Чед. Мијатовић, Београд 1868.

Св. Сава, Живот Стефана Немање, превео Мил. Башић, Београд 1930, 3—27 (Св. Сава, Живот Немање)

Рад. Самарџић, Београд и Србија у списима француских савременика XVI, XVII. век, Београд 1961. (Самарџић, Београд и Србија)

Д. Сергијевски, Римски натписи из Босне, Ужичког краја и Санџака, Споменик СКА XCIII, 1940. (Сергијевски, Римски натписи)

Ил. Синдик, Старе карте југословенских земаља I, & II, Београд (Синдик, Старе карте)

V. Sokol, Kurirski saobraćaj preko Balkana, u XVI vijeku, PTT Arhiv 5, 1960; isti, Kurirska služba Dubrovačke Republike, PTT Arhiv 12. 1967; isti, Neka pitanja u vezi s obavljanjem profesionalne kurirske službe u Dubrovačkoj Republici, PTT Arhiv 14, 1968.

Ал. Стојановски, Дервенџиството во Македонија, Гласник на Институт за национална историја, Скопје 1965. (Стојановски, Дервенџиството)

F. Tafel, De via Militari Romanorum Egnatiae, Turbigae 1812. (Tafel, Via Egnatia)

O. Tafrali, Thessalonique au quatorzième siècle, Paris 1912. (Tafrali, Thessalonique)

W. Tomashek, Zur Kunde der Hämus Halbinsel I, II, Die Handelswege im 12. Jahrhundert nach den Erdkundigungen des Arabes Idrisi, Wien 1887. (Tomaschek, Hämus)

J. Томић, Прилози за историју Црнојевића и Црне Горе, Споменик СКА XLVII, 1905. (Томић, Прилози)

Т. Томоски, Исправки и дополненија на некои карти од средњовековната историја на Македонија, Год. Збор. 7, Скопље 1954, 111—122; Белешки по повод военнот поход на Андроник III по Македонија во 1330. год., Годишен зборник Фил. фак. во Скопје, књ. 16, 1964. 41—44.

J. Трифуновски, Скопски Дервен, Насеља 34, 1954. (Трифуновски, Скопски Дервен)

V. Trpković, Tursko-ugarski sukobi do 1402. Istoriski glasnik 1—2, 1969. (Trpković, Tursko-ugarski sukobi)

C. Truhelka, Fojnička Kronika, GZM XXI, 1909. (Truhelka, Kronika)

L. Thalloczy, Studien zur Geschichte Bosniens und Serbiens in Mittelalter, München—Leipzig 1914. (Thalloczy, Studien)

С. Ћирковић, Херцег Стефан Вукчић Косача, Београд 1964. (Ћирковић, Херцег Стефан)

С. Ћирковић, Историја Босне, Београд 1964. (Ћирковић, Историја Босне)

В. Ћоровић, Хисторија Босне, СКА CXXIX, Београд 1940 (Ћоровић, Хисторија Босне)

М. Филиповић, Височка нахија, Насеља 25, (Филиповић, Височка нахија)

Gottf. Iac. Haupt, Danubii Fluminis pars infima in qua Transylvania, Walachia, Moldavia, Bulgaria, Servia (Haupt, Danubii Fluminis)

J. Цвијић, Антропогеографски проблеми Балканског полуострва, Насеља I, Београд 1902, XXXII—XXXIII (Цвијић, Балканско полуострво)

Evlija Čelebija, Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama, preveo H. Šabanović, Sarajevo 1957. (Evlija Čelebija. Putopis)

E. Čerškov, Rimljani na Kosovu i Metohiji, Beograd 1969, (Čerškov, Rimljani na Kosovu)

Г. Шкриванић, Мрежа путева према Светостефанској (1313—1318), Грачаничкој (1321) Дечанској (1330) и Светоарханђеловској хрисовуљи (1348—1352), Ист. час. (ИЧ) V, 1954. (Шкриванић, Мрежа путева)

Г. Шкриванић, Именик географских назива средњовековне Зете, Титоград 1959. (Шкриванић, Именик)

Мак. Шобајић, Старине у Зети, Београд 1892. (М. Шобајић, Старине)

П. Шобајић, Бјелопавлићи и Пјешивци, Насеља 15, 1923. (П. Шобајић, Бјелопавлићи и Пјешивци)

П. Шобајић, Никшић—Оногошт, Београд 1938. (П. Шобајић, Оногошт)

M. Šufflay, Städte und Burgen Albaniens hauptsächlich wahrend des Mittelalters Wien—Leipzig 1924. (Šufflay, Städte).

ПРЕДГОВОР

Приликом писања ове студије о путевима, настојали смо да пружимо што потпунију и прегледнију слику старих путева, која ће својом мрежом, по могућности, обухватити углавном шире границе средњовековне Србије, у времену од X века до пада деспотовине 1459. г. и унети више светлости и потпуности, него што је то био случај у досадањим радовима о средњовековним путевима. Због овако постављеног задатка, били смо упућени на коришћење свих расположивих извора, т.ј. писаних и ликовних, а посебно старих географских карата, укључујући и налазе материјалних остатака делова старих путева и објеката у вези са њима. Такође, смо се користили историјском и другом литературом која је у вези са овом проблематиком.

Имали смо у виду и користили смо се Јиречековом студијом о трговачким путевима кроз Србију и Босну, шта више, понегде смо задржали исту поделу, па и неке називе поглавља. Даље, користили смо се студијом М. Динића о дубровачкој каранској трговини. Наведене студије, углавном се заснивају на првоpазредној грађи Дубровачког архива и као такве обухватају крајеве и догађаје који су били у вези са Дубровачком Републиком, па је природно да многи путеви, у разним крајевима земље, који нису били повезани са Дубровником, недостају, или се помињу узгред. Управо због тога, настојали смо да се, коликогод је било могуће, користимо што већим бројем извора, како бисмо дошли до што потпуније мреже средњовековних путева, имајући при томе стално пред очима и оживљавање старих путева са догађајима којима су били повезани. У ову сврху, за одређивање појединих делова трасе путева, од писаних извора користили смо старе српске повеље и писма, а за одређивање праваца путева, средњовековну српску књижевност, уколико имају везе са описаним догађајима. На крају, користили смо објављену и необјављену грађу из Дубровачког и Которског архива.

Захваљујући сретној околности да нам је известан део турског архивског материјала, углавном у преводу, био доступан, користили смо прилику да га унесемо у ову нашу студију. Користили смо податке из пописних дефтера XV и XVI века, који се односе на дербендска села, т.ј. села чији су становници били задужени да уз извесне повластице чувају путеве, скеле и т.сл. на одређеним деоницама.

За утврђивање правца и трасе деонице Цариградског пута (Via militaris) од Београда до Ниша, користили смо недавно објављену монографију О. Зиројевић, која је заснована на необјављеној турској грађи од XV до пред крај XVII века.

Изузетно смо користили и дефтере из почетка XVII века, где у дефтеру стоји да је „дербенд" стари, т.ј. „Дербенд-и Кадим", као што је то случај у Зворничком дефтеру, из 1604. до 1605. године.

Од осталих извора, т.ј. старих географских карата, сем Киперове карте, из XIX века, коју је користио К. Јиречек у својим студијама, користили смо старије карте почев од XVI века, на којима су били уцртани путеви, који изводе до територије средњовековне Србије, или пролазе преко ње. Приликом коришћења старих карата треба имати у виду да главни део уцртаних података представља грађу која је узета из разних итинерара. Ова чињеница нам омогућава да и на овим картама лакше утврдимо са којих је итинерера грађа узета и да приближно утврдимо и правце путева.

Највећу пажњу посветили смо теренским истраживањима у циљу проналажења остатака старих путева уопште, а посебно средњовековних. Поред остатака старе калдрме, настојали смо да, уколико је то било могуће, пронађемо правце и трасе путева, нарочито у крајевима где су њихови трагови затрпани и обрасли, као што је то случај са познатим путем „Via militaris", или средњовековним „Цариградским путем", на релацији Пожаревац, село Велико Лаоле, код Петровца на реци Млави, затим са средњовековним путем на релацији од данашње Ђаковице до села Стреоца, јужно од Пећи, у Метохији. Настојали смо да прикупимо и податке о средњовековним градовима и тврђавама који су подизани првенствено у клисурама и теснацима, затим утврђења у средиштима куда су пролазили путеви. Даље, користили смо топографске карте и насеља у којима су забележени, између осталог, и подаци о сачуваним остацима старих путева и мостова, као и о сачуваној традицији о њима. Такође, користили смо студије и литературу о археолошким налазиштима који се односе на остатке старих путева и насеља.

Налазе остатака римских путева и насеља, у многим случајевима смо користили за утврђивање средњовековних путева.

Настојали смо да смо прелазили из оквира наслова књиге, када је требало да путеве у средњовековној Србији повежемо са онима из Босне, Хрватске, Далмације и других земаља.

Уз опис путева дали смо и потребне скице на којима су ови уцртани, као и места поред којих пролазе, а који се помињу у документима. Такође, обележени су, када је то било могуће, и „паралелни путеви", римски миљокази, средњовековни мостови, места села, дербендских села и планински превоји. Они путеви за које се претпоставља да су постојали, на основу литературе и традиције, обележени су тачкицама. Сва средњовековна имена уписана су без заграда, док су остала, укључујући и римска, дата у заградама.

Поред карата-скица појединих путева, или њихових релација-делова, приложена је и укупна шематска карта путева садржаних у делу. Овај визуелни преглед путева у средњовековној Србији, не само да ће олакшати праћење текста и добијање укупне слике путне мреже, већ ће исто тако указивати читаоцима и заинтересованим истраживачима у којим крајевима земље и на којим релацијама треба усмерити даља истраживања.

Сматрам за своју дужност да на овом месту захвалим Историјском институту у Београду, који ми је омогућио теренска истраживања старих путева, као и рад у Дубровачком архиву. Такође, благодарим професору Др Бр. Ђурђеву, професору Нед. Филиповићу, Др Хаз. Шабановићу, саветнику Оријенталног института, Др Душ. Бојанић, вишем научном сараднику, Др Алек. Стојановском, научном сараднику, професору Х. Хаџи-Бегићу, професору Мариен Венцел, из Лондона и професору Адему Ханџићу, који су ми несебично ставили на располагање своје радове и прикупљену грађу у циљу коришћења материјала који се односи на старе путеве. Др Душанка Бојанић преводила ми је грађу из дефтера, па јој се и на томе труду и раду посебно захваљујем.

И поред вишегодишњег рада на овој студији, подвлачим да сам далеко од помисли да кажем да је о истакнутом проблему речена последња реч. Напротив, остало је још много да се испита и проучи, као и да се допуни са новим турским и другим материјалом, који ће се у току наредних година појавити.

ИСТОРИОГРАФИЈА

Капитално дело о средњовековним путевима написао је К. Јиречек 1879. године, дакле пре 95 година, под насловом „Die Handelsstrassen und Bergwerke von Serbien und Bosnien während des Mittelalters“.[1] Писац подвлачи да је главни задатак студије показивање трговачких путева који су у средњем веку, преко Србије и Босне, одржавали саобраћај између Далматинског приморја и великог „Цариградског пута“. Две године раније, тј. 1877, Јиречек је објавио студију „Die Heersstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe“, која допуњује претходно дело материјалом из североисточног дела средњовековне Србије.[2] У овим студијама писац је узгред расправљао и о другим питањима из области средњовековне географије, која су нам била од драгоцене користи и помоћи у нашем раду.

Главна грађа, како писац каже, црпљена је из архивског „блага“ Дубровника. За манастирске повеље писац каже да „имају велику множину имена места, али врло мало података о путевима, како су били међусобно повезани“. Не користећи се повељама, већ углавном, само дубровачком архивском грађом, писац је обрадио, како сам то каже, само оне путеве који су били повезани са Дубровником, односно његовом трговином.

J. Ердељановић и Т. Николић написали су студију „Трговачки центри и путеви по српској земљи у средњем веку и у турско доба“. У том свом делу средњовековне путеве су обрадили углавном по Јиречековом делу „Die Handelsstrassen und Bergwerke“, а остале, углавном, по путописцима. На сличан начин писао је К. Костић своју студију о старим друмовима и српској трговини.[3]

Студија М. Динића „Дубровачка средњовековна караванска трговина“, садржи богат архивски материјал којим се расветљавају путеви, који су из Дубровника и долине Неретве и преко

[1] К. Јиречек, Трговачки путеви и рудници Србије и Босне у средњем вијеку, превео Ђ. Пејановић, Зборник К. Јиречека I, Београд 1949;
[2] К. Јиречек, Војна цеста од Београда за Цариград, превео Ђ. Пејановић, Зборник К. Јиречека I. Београд 1959, 71—116;
[3] J. Ердељановић и К. Николић, Трговачки центри по српској земљи у средњем веку и у турско доба, Београд 1899; К. Костић, Трговачки центри и друмови по српској земљи у средњем и новом веку, Београд 1899; исти, Стара српска трговина и индустрија, Београд 1904; исти, Домаће животиње као транспортна средства у српским земљама за турског времена, Гласник Српског географског друштва 3—4, 1914, 57—81;

Зене водили у унутрашњост Босне и Србије под именима, „via Xagorie“, „via Drine“, и „via Jexera“. У овој студији су обухваћени путеви који, према архивским подацима, воде углавном до реке Лима и реке Дрине, до Зворника, на северу. Такође, у расправи су садржани занимљиви и веома корисни подаци којима се осветљава организација караванске службе. У студији „Земље херцега од светога Саве“, поред података о градовима и жупама, Динић је дао и веома корисну грађу о путевима у тој области.[4]

Постоје и многе друге студије у којима је додирнуто и питање средњовековних путева.[5]

За утврђивање да ли су и колико средњовековни путеви били у вези са римским путевима, користили смо се делима и расправама F. Kanitz-a, F. Ballif-a, A. Mollinari-a, Н. Вулића, Ф. Папазоглу, Драге и Мил. Гарашанина, а за Босну, најновијим делом Е. Пашалића.[6]

У нашој расправи „Мрежа путева . . .“, утврдили смо, на основу података из повеља, неколико до сада непознатих средњовековних путева и на тај начин смо указали на ову врсту прворазредне изворне грађе која до сада није била довољно коришћена. Такође, указали смо на драгоцене податке о путе-

[4] М. Динић, Дубровачка средњовековна караванска трговина, ЈИЧ 3, 1937, 119—145; исти, Земље Херцега св. Саве, Глас СКА 182, 1940;

[5] В. Мијатовић, Студије за историју српске трговине XIII и XIV века, ГСУД 33, 1872; ГСУД 37, 1873; ГСУД 38, 1873; St. Novaković, Brskovo, Danj i carina Svetoga Spasa i putovi s jadranskog primorja u srpske zemlje, Rad JAZU 37, 1876; исти, С Мораве на Вардар, Год. Н. Ч. 13, 1893, 12—14; Мих. Н. Илић, Моравска клисура међу Овчаром и Кабларом, ГСУД 42, 1875, 194; М. Милићевић, Белешке кроз пет округа Србије, Београд 1862, 46; Јов Х. Васиљевић, Ка историји града Врање и његове околине, Год. Н. Ч. 14, 1896, 312—313; Вл. Ћоровић, Брсково, Гласник Географског друштва 20, 1934, 40—49; М. Динић, Западна и Централна Србија, Археолошки споменици и налазишта у Србији, Београд 1953 и 1956; исти, Три француска путописца о нашим земљама, Год. Н. Ч. 49, 1940, 85—118; Ђ. Бошковић, Проблем урбанизације дукљанско-зетског црногорског приморја у средњем веку, Историјски записи 1959; исти, Средњовековне цркве и манастири, Археолошки споменици и налазишта у Србији, II Централна Србија, Београд 1956, 109—111; са скицом средњовековних путева; Мет. Соколоски, Дервенџиски села во Велешката нахија од 1460—1544. г., Гласник ИНИ 1—2, 1960, 171—197; Бр. Ђурђев, Из историје Црне Горе и Малисорских племена, Сарајево 1954, 165—220; M. Vego, Naselja srednjovekovne bosanske države, Sarajevo 1957; Сер. Димитријевић, Дубровачки каравани у Јужној Србији у XVII веку, Београд 1958; Б. Дробњаковић, Путевима наше земље, Београд 1952; P. Lemerle, Invasions et migration dans les Balkans depuis la fin de l'Epoque romaine jusqu'au VIIIe, Revue Historique, Avril-Juin 1954, 273; Дес. Ковачевић, Трговина у средњовековној Босни, Сарајево 1961, 158—161; Ал. Стојановски, Дервенџиството во Македонији, Гласник ИНИ 1, 1965, 71, 2, 1963, 115—164; Душ. Бојанић—Лукач, Дефтер Смедеревски [illegible] (у рукопису);

[6] F. Kanitz, Das Königreich Serbien und das Serbenvolk I, II, Leipzig 1904, 1909; Ph. Ballif, Römische Strassen in Bosnien und der Europäischen Turkei, Zagreb 1914; Н. Вулић, Географија Јужне Србије у античко доба, ГСНД 19, 1933, 1—16; исти, Територија римског Скопља, ГСНД 1, 1925, 1—14; Ф. Папазоглу, Антички градови у Македонији, Београд 1950; Драга и Мил. Гарашанин, Археолошка налазишта у Србији, Београд, 1951; E. Pašalić, Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini, Sarajevo 1960;

вима, који се налазе у средњовековној српској књижевности.[7] Поред изворне грађе у Јиречековим и Динићевим делима, користили смо и новообјављени и неки неискоришћени архивски материјал, затим грађу о старим путевима објављену у разним часописима. Такође смо користити и списе Мих. Петерковића у Историјском институту у Београду. Од ликовних извора, поред Појтингерове табле, и Томашекова дела о Идрисију, користили смо се и најновијим делом T. Lewickog и Бориса Недкова, такође о Идрисију.[8]

Користили смо драгоцени рад П. Матковића, који је објавио низ европских путописа који су путовали кроз Балканско полуострво, па и кроз наше земље, у средњем и XVI веку, а затим и најновије дело Рад. Самарџића, Београд и Србија у списима француских савременика.[9]

Корисну грађу из XV и XVI века за проучавање деонице Цариградског пута, од Београда до Софије, нашли смо у најновијем раду. О. Зиројевић.[9a] На крају, користили смо и археолошке налазе приликом теренских истраживања. За проучавање старих мостова користили смо се делом Н. Катанић и М. Гојковића.[10]

Налазимо да ће, овако обрађени, средњовековни путеви пружити прегледнију и потпунију слику о правцима и понегде о теренским трасама наших старих путева, затим податке о томе, да ли су стари путеви наставак римских. На крају, добиће се јаснија слика о томе: куда је циркулисао привредни живот Србије, а сагледаћемо јасније у значај комуникација у историјским збивањима.

За проучавање старих путева, писани документи представљају драгоцену грађу, јер добрим делом региструју догађаје који су се на путу одиграли, или који су са њима у вези. Из дела К. Јиречека. М. Динића и других писаца, имали смо прилике да се посебно упознамо са богатством архивског блага Дубровачког архива. Правци путева су обележени именима места која се по-

[7] Г. Шкриванић, Мрежа путева према Светостефанској (1313—1318), Грачаничкој (1321), Дечанској (1330) и Светоарханђеловској хрисовуљи (1348), ИЧ V, 1954; исти, Раваничко властелинство, ЈИЧ XVI—XVII, 1970.

[8] W. Tomaschek, Zur Kunde der Hams-Halbinsel, Die Handelswege in 12. Jahrundert nach den Erkundigungen des Arabes Idrisi. Sitzungsberichte der Akademie des Wissenschaften in Wien 1887, 285—373; T. Lewicky, Polska i kraje sasiedovie w'sviele „Ksiegi Rogera“ (Al-Idrisiego) I, II, Krakow 1945, Warszawa 1941, Борис Недков България и съседните и земи през XII век според Идриси, София 1960; K. Miller, Die Peutingerische Tafel, Ravensburg 1888; P. Matković, Putovanje po Balkanskom poluotoku, Rad JAZU 42, 56, 62, 71, 84, 116, 124, 130, 136, 163.

[9] Р. Самарџић, Београд и Србија у списима француских савременика, Београд 1961;

[9a] О. Зиројевић, Цариградски друм од Београда до Софије, Београд 1970;

[10] Н. Катанић—М. Гојковић, Грађа за проучавање старих камених мостова и аквадуката у Србији, Македонији и Црној Гори, Београд 1961; види секције Војно-географског института ЈНА, размере 1 : 100.000 и 1 : 200.000 и то: Brod, Mitrovica, Beograd, Vršac, Sarajevo, Zvornik, Titovo Užice, Kragujevac, Zaječar, Mostar, Dubrovnik, Pljevlja, N. Pazar, Priština, Niš, Kotor, Skadar, Prizren, Skoplje, Kriva Palanka, Drač, Elbasan, Bitolj, Voden Solun.

мињу у разним архивским серијама, а којима су пролазили или поред којих су били нападани дубровачки каравани, или којима су пролазили дубровачки посланици и курири, као и места са којима су Дубровчани трговали, итд.

Међутим, то није случај са грађом из старих српских повеља и средњовековне књижевности, коју, као што смо то већ раније истакли, у овоме раду обилато користимо. Због тога сматрамо да је неопходно потребно да се на ову, као и на другу употребљену грађу, критички осврнемо.

У одредбама повеља даровница налази се обиље прворазредне грађе за проучавање старих средњовековних путева и то, када се говори о разграничењу земљишних прилога, тј., села, засеока, катуна, итд. Путеви се помињу као међници дарованих прилога, па је природно да у највише случајева садрже: име, врсту и правац пута, као и његову повезаност с осталим путевима и међницима. Али, има и таквих одредаба у којима, сем помена пута, нема других података. Па ипак, некад и само помен пута може да буде користан за утврђивање његовог постојања у крајевима за које нисмо имали никакве податке, као што је, на пример, случај „старог пута", који се помиње у Душановој повељи манастиру св. Николе у Врању, из 1343—1345. г. Такође, у више прилика у повељским одредбама се налазе и подаци на основу којих се може закључити да ли средњовековни пут иде трасом старог римског пута. На крају, из одредаба се може понекад видети да ли је известан пут за колски, или товарни саобраћај.

У средњовековној српској књижевности путеви се обично помињу у вези са догађајима који су се на њима одигравали. Одатле, овакви описи могу бити корисни, поред осталог, и за осветљавање њихове улоге у разним временским периодима средњега века.

Од турске архивске грађе користили смо, као што смо већ раније рекли, податке из пописних дефтера XV и XVI века, који се односе на дербендска села, тј, села чији су становници били задужени да уз извесне повластице чувају путеве, скеле, и т. д., на одређеним релацијама односно деоницама пута. Обично су дербендска села била распоређена поред путева, које су чували, или у њиховој непосредној близини. Одатле је и њихов распоред на терену обележавао, са већом или мањом тачношћу, правац пута. Природно, уколико је било више дербендских села, утолико се тачније могао обележити правац пута, и обрнуто. Код одређивања правца пута треба водити рачуна и о томе да се понекад дешава да село није на путу, па ни у његовој непосредној близини. Даље, има случајева да у рударским и другим важним пределима нису евидентирани сељаци као повлашћене дербенџије, наместо њих помињу се војници-мартолози и војници [illegible] дербенџија. У дефтеру Зворничког санџака, из [illegible] и 1548. године, стоји да у нахији Горње Мачве постоје четири села, а у нахији Доње Мачве пет села мартолоза, који су [illegible] као и дербенџије, очигледно зато што врше њихову

службу у области која је у првој половини XVI века била особито важна за Османлије. Према томе, наведена села могу се користити приликом одређивања правца путева у наведеним крајевима. Такође, у овом истом спахијском дефтеру, а у пределу Сребрнице, не помиње се ниједан дербенд, највероватније из истог разлога, што је служба безбедности у том крају била поверена војсци — тј. мартолозима.

Турска архивска грађа, која садржи податке о дербендским селима и путевима који су им поверени на чување, представља прворазредну изворну грађу, која за разлику од других извора даје веће могућности за тачније одређивање праваца путева. Напомињемо да се име Д е р б е н д или Д е р в е н сачувало у топономастици југословенских земаља и то на местима где су за време Османлија постојала дербендска села, односно куда су пролазили стари путеви. Тако је настало име вароши Дервента у Босни, или Дервентски кладенац у атару села Куновице источно од Ниша, Дервентска река између Струмице и Валандова у Македонији, Дервентска планина на средокраћи између Нове Вароши и Сјенице итд.

Материјални остаци старих путева, говоре да је на месту налаза постојао пут и ништа више. Али, ако се то место помиње у средњовековним документима као крај преко којег је водио средњовековни пут, онда налаз може да послужи као тачка на правцу пролаза старог пута. Иначе, само на основу материјалног налаза нисмо увек у могућности да кажемо нешто одређеније у погледу порекла и времена коме налаз припада. За разлику од римских путева који су грађени у већини случајева од крупног камења, средњовековни путеви имају, у великом броју, ивично камење крупније од осталог. Налаз миљоказа указује на римски пут.

За заштиту путева, првенствено у долинама и клисурама, подизане су веће и мање тврђаве, које су имале задатак да штите пут и да затварају саобраћајни правац. На овај начин, обично су били штићени и затварани главни путеви, тј. они путеви и цесте у којима се одвијао колски саобраћај, а и саобраћај на самару, товарном стоком, преко уских планинских путева, којима је ишла караванска трговина, ако је пролазила кроз теснаце. Каравани товарне стоке могли су да мењају правац и по потреби да се крећу по беспутном земљишту, што није био случај са колима.

Римски путеви, преко којих се у највише случајева одвијао колски саобраћај, првенствено су ишли речним долинама, за разлику од многих средњовековних путева, који су ради безбедности ишли планинским гребенима. Ево шта о томе говори Јован Цвијић: „Средњовековни путеви, којима су ишли каравани коња, односно товарна стока, обилазили су дубоке клисуре и мочварне долине, а држали су се страна и планинских гребена, напротив, римски путеви су ређе избегавали клисуре и долинска дна. За време Турака, нарочито су искоришћаване стране и развођа за путеве-крчанике, чији су се правци често мења-

вим".[11] Нађени остаци старих тврђава, било римских или средњовековних, могу корисно послужити за одређивање правца којим је пут пролазио и као доказ да је на том правцу постојао пут. Леп пример имамо на римској војничкој цести Via militaris, где су утврђења дуж целог пута, у највише случајева, на растојању од једнодневног марша. Други пример имамо у долини реке Ибар, где градови Маглич, Брвеник, Галич и Звечан указују на постојање средњовековног као и римског пута, уколико је тачно да су наведени градови подигнути на темељима римских кастела. Поред утврђења, градова, стража и стражишта, дербендских села, или на римским путевима кастела, постојала су на путевима и станице за промену коња, или на римским путевима „mutatio", на раздаљини од полудневног путовања, затим места за ноћивање, или падалишта, односно код Римљана „mansio" на око дан путовања, и т. сл. Такође, надгробни споменици поред путева, обележавали су најчешће место злочина, и правац којим је пут водио.

Ликовни извори су, уопште говорећи, мало коришћени за проучавање старих путева, из простог разлога, што су деформације представљеног земљишта на старим картама тако велике, да је било скоро немогуће уцртати путеве оним редом који одговара стварном распореду земљишних објеката. Ово се лепо види на карти римских путева, тзв. Појтингеровој табли из око 340. године, или на карти арапског географа Идрисија, из 1154. године. На првој карти довољно је погледати како су збркано представљени међусобни положаји уцртаних градова, река и планина, па према томе и правци путева, који их везују. Неки путеви су изостављени, тј. нису унети, највероватније због тога што деформација представљеног терена то није дозвољавала. Међутим, и поред свих деформација, путне станице на путевима су обележене оним редом и међусобним одстојањима који одговара њиховом распореду на терену и њиховим удаљеностима. На Идрисијевој карти, на којој су представљени делови југословенских земаља уз Јадранску обалу, уцртан је пут и места која пут спаја и то оним редом који одговара њиховом распореду на терену. Међутим, тако није случај са путевима који су везивали места у унутрашњости земље, која аутор није могао унети на карту због деформација, па је за њих дао детаљне описе у своме делу „Географија". Када се има у виду да су карте рађене на основу описа итинерера и бележака путописаца, онда је јасно да не може бити говора ни о некој приближној тачности. Од XVI века, па на овамо, наилази се на по неки уцртани пут и то обично онај за који су, више мање, утврђена места преко којих је пролазио, као што је случај са тзв. „Цариградским путем", или оним који је из Дубровника водио у долину реке Дрине, а одатле преко Раса и Ниша за Цариград. Од краја XVII века и почетка XVIII века, тј. за време аустријских продора у Србију и Босну, налазимо више података о путевима, који

[11] J. Цвијић, Антропогеографски проблеми Балканског Полуострва, Насеља 1, 1902, XXXII—XXXIII;

се корисно могу употребити и за проучавање праваца средњовековних путева. При овоме треба имати у виду да због великих деформација не треба узимати велика растојања, као и да је податке са старих карата једино могуће користити уз помоћ савремених карата. Није редак случај да је на старим картама из XVI века, са стране карте описан итинерер неког важнијег пута, са назначењем места преко којих води, међусобно растојање места у миљама, или часовима хода преко којих пут пролази. Млетачки картограф Ђовани Франческо Камочио (Giov. Fran. Camocio) уписао је на десној, источној страни своје карте из 1574, г., итинерер за путовање из Млетака за Цариград. Итинерер је исписан на украшеном стубу и подељен је на два дела: на путовање по мору и путовање од Дубровника до Цариграда копном. На другом делу, тј. за путовање копном унете су станице и њихова међусобна растојања у италијанским миљама: Дубровник (Ragusi) до Требиња (a Terebing) 18 миља (migl): од Требиња до Рудина (Rudene) 20 миља: од Рудина до Горице (Guricie) 28 миља итд. Ова чињеница, да су постојали итинерери, на картама, или одвојено од њих, указују да се путовало по њима, а не по картама. Старе карте су пружале само општу слику земље на којој неки народ живи, са најопштијим подацима о местима, рекама, планинама и другим подацима о земљи дотичног народа. То је у првом реду било битно за упознавање извесне земље и народа, а међусобни положај географских објеката долазио је тек на друго место, јер је било везано са временом. Уколико се временом извесна земља боље познавала, утолико је и њена представа на картама била садржајнија и са више тачнијих података. Одатле, карте из XVI, XVII, XVIII и почетка XIX века, које су рађене без математичког премера, пружају далеко више материјала за проучавање старих путева.

Кикле, (1658) описује како су му у Сарајеву и другим местима долазили прваци да га моле да им покаже своје географске карте. Они су се чудили да он боље познаје њихову земљу, који раније није био у њој, него они који су ту рођени. Такође, сматрали су чудом невиђеним, када им је помоћу бусоле, показивао положај ближих и даљих околних градова.[12]

[12] Ć. Truhelka, Opis Dubrovnika i Bosne iz godine 1658, Kikle (Quiclet), GZM XVII, 1905, 439—440;

УВОД

Испресецано планинско земљиште на западном делу Балканског полуострва, на коме Срби станују, утицало је те се далеко јаче развио саобраћај на уским планинским путевима, са товарном стоком, него на колским, са запрежном. Природне комуникације у речним долинама, котлинама и пољима, не само да су биле малобројне, већ уколико их је било, редовно су пресецане планинским гребенима, тако да су се путеви морали извијати, најчешће, из уских и извијуганих долина, на планинска седла и гребене, прелазећи при томе преко карсне и безводне пустиње, или преко тешко пролазних и пошумљених крајева, да би се одатле поновно спуштала у тесне клисуре и кањоне неукроћених река. Оваква конфигурација земљишта утицала је не само на дужину трасе путева, већ и на њихову конструкцију. Ово се најбоље види на путевима, који су спајали јадранску обалу са Посављем и Подунављем, затим и са централним делом Србије, тј. са рашком облашћу.

Планине „динарског" планинског система, које се протежу паралелно са обалом од северозапада ка југоистоку, издижу се стрменитим стенама као зид према мору, затварајући унутрашњост земље, богату рудним благом, стоком и огромним шумама, од морских пристаништа. Крајњи југоисточни део ових планина, северно од Скадарског језера, протеже се у правцу ка североистоку под именом „црногорско-арбанашке", планине, а према југу у „арбанашке алпе", које са грчким планинама образују „арбанашко-грчки" планински систем.

Правац протезања „балканског" планинског система ишао је од истока на запад, са пространим долинама које су олакшавале саобраћај у том правцу и обрнуто. Масивни гребени „родопског" планинског система, такође са пространим долинама, везивале су источну полутку полуострва са западном, преко плодних долина реке Велике Мораве, нишке котлине и реке Топлице са Косовом Пољем, котлинама Белог Дрима у пределу Пећи и Призрена, као и оним у Македонији.

Кроз цео средњи век, па и касније за време Османлија, путеви између јадранске обале и Подунавља, као што смо већ раније поменули, водили су, углавном, преко карсног земљишта, кроз дубоко усечене речне долине, па је и саобраћај по њима био особито тежак и напоран. Када се има у виду да се овим путевима, углавном, одвијао највећи део увозне и извозне трговине

Србије све до њене пропасти (1459), онда је разумљиво од ко[illegible] је значаја била организација путне мреже и саобраћаја за њу.

Било да се ишло из долине реке Неретве, или из Дубровника у унутрашњост Србије, Босне, или у долину реке Дрине, Саве и Дунава, путеви су се пели преко: Порима, Прења, Морине, Чемерна, Ивана, Романије, Трескавице и безброј других планина, да би се, стрмим путевима, спуштали у долине и тешко пролазне клисуре река Неретве, Сутјеске, Дрине, Таре, и других река. Нећемо претерати ако кажемо да планински путеви, којима се кретала караванска трговина, у једном вертикалном пресеку дају слику једног непрекидног пењања и спуштања на већем делу пута. Одатле су и путеви у овој области били необично тешки. Много лакши су били они путеви који су ишли од севера у правцу југа, долином реке Мораве до Ниша, где су се рачвали у све стране: ка истоку — долином реке Нишаве, за Софију и даље за Цариград; на југ — долином Јужне Мораве и Вардара, за Солун; на запад — долином Топлице, за Косово Поље; ка северу — долином Тимока у Подунавље, итд.

Долине река Ибра и Дрине сувише су уске и вијугаве, па су биле неподесне за веће комуникације. Дунав, као велика саобраћајна артерија, затим река Сава, налазиле су се на периферији средњовековне српске државе и због тога нису могли испољити онај утицај колики је био могућ да су заузимале други положај.

Од попречних путева нарочито су били у употреби они који су из Софије и Сера водили у долину реке Брегалнице и реке Струмице, а одатле у долину Вардара, па су преко Скопља и Косова Поља водили за Рас, односно Трговиште, данас Нови Пазар, и Врхбосну данашње Сарајево. Од паралелних путева особито важан је био онај пут којим се из Сплита, односно Солина-Салоне, ишло у долину реке Неретве, па се одатле преко [illegible] и Никшића стизало у Скадар.

Планинско земљиште, својом висином, испресецаношћу и [illegible] утицало је на брзе и нагле временске промене, [illegible] прилика, отежавале кретање каравана, а у зимским [illegible] га, нарочито на уским местима, и онемогућавале. [illegible] могућност изненадних напада на караване, на [illegible] и испресецаном планинском земљишту, доводило је у питање безбедност каравана и саобраћај уопште. Маколико да је планинско земљиште неповољно утицало на развој саобраћаја, ипак разграната мрежа путева, затим организација каравана и караванског саобраћаја, омогућили су да се ова врста [illegible] прилагодила не само планинском земљишту, већ [illegible] у најбурнијим временима, којима је била изложена кроз векове.

[illegible] и највећим делом пропала римска, и уопште путна мрежа којом би се могао развити колски саобраћај упућивали су [illegible] трговину између приморја и унутрашњости и обрнуто, на [illegible] саобраћај са товарном стоком. И поред [illegible] закључка, морамо истаћи да многобројни прворазредни

извори указују да се на нашим путевима у унутрашњости земље одвијао и колски саобраћај, нарочито на равничарском и мање брдовитом земљишту, као што је Поморавље, Полимље, доњи ток реке Дрине, Хвосно, Косово, делови Македоније, итд. У вези с овим, занимљиво је поменути да поносници, који су преузимали робу у Дубровнику, нису ишли преко читаве Србије и Босне, а поготово не преко Бугарске, Румуније и Угарске, где је, како каже К. Јиречек, зрачила дубровачка копнена трговина.[13] Границе до којих су они допирали биле су: у Србији, долина реке Лима, горња Дрина до Вишеграда, у Босни, Борач, Врхбосна, Високо и Олово. М. Динић је нашао само један уговор у коме се види да је крајњи циљ каравана био Трговиште, код Новог Пазара, затим Рудник и Ариље, а два уговора су имала крајњи циљ Ариље и Сјеницу. У Босни су нове поноснике унајмљивали у Гласинцу (за Зворник), Вишеграду, Рогатици и Борчу.[14] С обзиром да је преко наведених линија и пролазност у унутрашњост била боља, то није искључено да је на изнетим границама вршена не само смена поносника, него и средстава за даље транспортовање робе. Кикле је 1658. године путовао из Дубровника до Зворника на коњима, а од Зворника до Београда колима.[15] По једном запису, из 1676. г., Махмуд паша је „прогнао кочије мимо Милешеву".[16] Иако су ова два податка из XVII века, она су занимљива због тога, што се, у првом случају, коњ замењује са кочијама у Зворнику, а у другом случају, кола се употребљавају од Милешеве, уствари од Пријепоља на Лиму.

[13] K. Jireček, Die Bedeutung von Ragusa in der Handelsgeschichte des Mittelalters, 1899;

[14] М. Динић, Дубровачка средњовековна караванска трговина, ЈИЧ III, 1937, 120—126;

[15] Truhelka, н. д. 438;

[16] Љ. Стојановић, Стари српски записи и натписи I, Београд 1902 бр. 1723 (стр. 417);

ВРСТЕ ПУТЕВА

Према подацима из средњовековних српских повеља, изгледа да су постојале две категорије путева, тј. *цесте* и *путеви*. Уствари, цестом се обележавао главни пут, односно пут који је припадао главној путној мрежи, док је појам пут начелно представљао онај локалног значаја. Такође, у средњовековним српским повељама налазимо и на назив *друм*, који долази од грчке речи *дромос*. У повељи краља Стефана Уроша II Милутина, 1302—1309, друм се помиње поред имена села Зубово, које и данас постоји у долини реке Струмице, источно од истоимене вароши. И у повељи Вука Бранковића, из 1371, друм се помиње код разграничења села Гадимље, а тако исто и села Бабуше, која и данас постоје јужно од Приштине.[17] Чињеница да се село Зубово налази на правцу куда је пролазио средњовековни главни пут који је спајао долину реке Струме са долином реке Вардар, као и да су се села Гадимље и Батуша налазила на правцу античког пута који је пролазио преко Косова Поља и Качаника за Скопље, можемо претпоставити да је друм имао исто значење као и цеста и *велики пут*.

Када се пут имао обележити као главни пут, или као цеста, онда му се додавао назив „велики", или „вели". Ако се хтела истаћи разлика између главног и споредног пута, онда се употребљавао и израз „мали пут", као на пример, у повељи Константина Дејановића манастиру у Штипу, од 26. III 1388. г. где стоји: „до поута великаго, кои греде ѡдь града и до поута малога".[18] Код Дубровчана су постојали, 1336, путеви, т. зв. „via Tresa", односно кратки и уски путеви.[19] У Пољичком статуту, из 1400. г. постојао је „пут опћени велики кроз жупу", и сеоски пут „а ча е у селу гонаник".[20] У актима Дубровачког архива, цесте су добијале назив „велика", или „via magna".[21] Према подацима из старосрпских повеља, за велике цесте и велике путеве употребљавао се и назив колник, када се хтео обележити пут којим саобраћају кола. У хрватским документима с краја XII века, стоји да се

[17] F. Miklosich, Monumenta Serbica, Viennae 1857, 64 и 182. Датирање Милутинове повеље по Закон. спомен. 393;

[18] ГСУД XXIV, 1868, 270;

[19] Mon. Rag. II, 1882, 150, за 1336. год.;

[20] M. Mesić, Poljički statut, Arkiv za povjesnicu Jugoslavensku V, 1859, [illegible];

[21] Mon. Rag. II, 1885, 353;



Франческо Камочио: Итинерер за путовање од Млетака до Цариграда (на карти из 1574. год.)

велики пут, или стари пут, на словенском звао *колник*, односно пут којим су кола ишла, „usque ad viam grandem versus occidentem que slavice colnicus dicitur“.[22] Међутим, поред израза колник, у повељама наилазимо и име *возник*, који није исто што и колник. Из повеље цара Душана, царице Јелене и сина им Уроша, из 1355. г., издате серском митрополиту Јакову, возник је брдски пут којим се стиже до колника, што се види из следеће повељске одредбе: „ѡт тогажде брода Пьшиньскога, поутемь на брьдо прѣма градоу, и тѣмьзи возникомь, како греде колникь на Блатце“.[23] Приликом одређивања међа поседа цркве св. Николе Врањинског, из 1527. г., Скендербег Црнојевић каже да границе иду у Године — данас село Годиње код Вирпазара — по возником како се ками ваља ка лугу.[24] Из једне одредбе у Грачаничкој повељи, пре 1316. г., меропах „кто коне има“ био је дужан „да довози по возоу дрьвь“ (по featureнику дрво).[25] Напомињемо да се име возник сачувало међу сељацима у селу Рачи, 4 километра југоисточно од Ђаковице. Према њиховом казивању (1966) на featureнику нема никакве калдрме, тј. нема остатака од калдрме, јер возник служи за довлачење дрва са планина на албанској граници. На крају напомињемо да се у Светоарханђеловској хрисовуљи, из 1348. за путеве употребљавао још и израз *коловоз*. Иако нас име упућује на пут којим се кола возе, немамо никаквих података који би нам омогућили да нешто одређено кажемо, каква је врста пута коловоз. Ево како повељска одредба гласи: „тере право на коловозь, и кои поуть иде ѡт Банѩнь“ (данас село северно од Скопља), „право мимо село Сливовикь“, (данас не постоји) „како излази колникь на Каменик на Брьдо“.[26] Из ове повељске одредбе једино можемо претпоставити да је коловоз био пут којим су кола могла проћи. Данас постоји село и планински врх „Коловози“ (к. 1672), југоисточно од Призрена и села Драгаша, на албанској територији. Из села Брезне, у пределу Опоља, пут је ишао на село Рапчу, Велики и Мали Крстац, село Орчушу, село Церналеву, у село Коловоз.

Путеви и цесте су добијали још називе: по именима места: Цариградски, Дубровачки, Приштински, Призренски пут, Трепчанска цеста, „via Goze“ (Фочански пут), „via Trebigne“ (Требињски пут);[27] по именима области, или земље у које су водили, „via Bossina“ (Босански пут), „via Zente“ (Зетски пут), „via Chelmi“ (Хумски пут); по именима река; „via Drina“ (Пут долином Дрине); по именима племена и народа; „via Sclavorum“ (Словенски пут), Сашки пут; по намени: „трговски пут“, „преки пут“,

[22] T. Smiciklas, Cod. Dipl. II, 1904, 211 (201), 266 (251); види: 283 (266), 287 (269) ... „que venit a Belgrado“ Giov. Lucio, Storia del Regno di Dalmazia e di Croazia continuata compiuta e pubblicata, L. C. Pavissich, Trieste 1896, 654 ... „via carri o kolnik“;

[23] ГСУД XXIV, 1864, 244;

[24] ГСУД XLVII, 1879, 229 и 230;

[25] Miklosich, MS 565;

[26] ГСУД XV, 1862, 285;

[27] Г. Шкриванић, Мрежа путева ИЧ V, 391—393; Динић, Караванска трговина 125—130; Дес. Ковачевић, Трговина у средњовековној Босни, Сарајево 1961, 159;

„делим пут“, итд. Данас постоји „Рупнички пут“,[28] више села Борчана, на јужном делу планине Копаоник, односно на водомеђи реке Лаба, реке Ситнице и реке Ибра. Очигледно је име средњовековно и долази од речи „рупник“, што значи рудар. И понекад су путеви добијали имена по неком великом властелину, као на пример, „via voivode Sandagl“ (Пут војводе Сандаља).[29] Напослетку, из повеље краља Милутина, манастиру Хиландару, из 1300. г, сазнајемо да је постојао и т. зв. „народни пут“, највероватније као пут који је био за општи саобраћај.[30]

У највише случајева „велики путеви“ и „велике цесте“, у старим српским повељама обележавају наслеђене старе римске путеве који су водили у разне рударске пределе наших земаља, или су само пролазили кроз нашу земљу, за разне покрајине римског царства. Маколико да су после пропасти Западног римског царства и за време сеобе народа и уопште после разних разарања, путеви били, у најмању руку, оштећени, уколико нису били уништени, имамо велики број примера где се трасе тих путева користе. По К. Јиречеку остаци старих римских путева називају се „via regis“, или код средњовековних Срба и Бугара „царски пут“.[31] Међутим, утврдили смо да се у старим повељама за римске путеве најчешће употребљава и израз „стари пут“, или код Дубровчана „la via antiga“[32]. При овоме није искључено да се помен „старог пута“ може односити и на стари напуштени пут, па је потребно да се и о овој чињеници поведе рачуна. Из једног дубровачког документа, из 1363. г., сазнајемо да се стари пут, звани Матошевић, некад укрштао са старим словенским (српским) путем.[32a] У традицији код балканских народа је примљена скаска по којој још и данас Словени поплочане путеве називају Трајанов, или Трајански пут.[33]

На крају напомињемо, да се у хрватским документима X и XI века помињу „јавни путеви“, или „via publica“, што одговара пољичким „опћеним путевима“,[34] и нашим „народним путевима“.

Поред наслеђених старих римских путева наилазимо на путеве за које немамо података да су били римског порекла, као, на пример, пут левом обалом Велике Мораве за Београд, затим од Косовске Митровице за Пећ, Ђаковицу и Призрен, пут од села Драмановића, који је ишао из Прибоја преко Нове Вароши ка Сјеници, итд.

[28] Mon. Rag. III, 306, Вл. Петровић, Раваница, Београд 1922, 75, 77; С. Трифуновић, Негдашња привреда и путеви у српским земљама, Београд 1982, 19;

[29] Д. Ковачевић, н. д. 160;

[30] Ђ. Трујић, Три хиландарске повеље, Зборник за историју Јужне Србије I, 1935, 16;

[31] Јиречек, Трговачки путеви, ЗКЈ I, 217, 344;

[32] ИАД, Libro Rosso-Matrza 448, за 1. V 1942. г;

[32a] Mon. Rag. III, 308 . . . „et via Sclavorum ibat recte ab viam Matošević antiquam“.

[33] К. Јиречек, Историја Срба, I, превео Ј. Радонић, Београд 1950, 22—23;

[34] F. Rački, Documenta, Zagabriae 1875, 21 и 84;

На основу једног акта Дубровачке Републике, из 1355. године, по коме је одређено пет племића да изврше процену земљишта за откуп, а за израду двеју „великих цеста“ — „viae magnae“, може се претпоставити да су ове цесте радили не само Римљани, већ и Дубровчани[35] Свакако да овај податак не искључује могућност за претпоставку да је тако рађено и у средњовековној Србији.

У вези са израдом путева поменућемо и један натпис, који је уклесан на каменом крсту који се налази усред села Хума у Херцеговини, на сеоском путу. На крсту стоји записано: „нека се зна како проби Раосав Вȣкићевић пȣт за дȣшȣ материну“.[36] Иако не знамо о каквом се путу ради, из натписа се може закључити, од коликог и каквог значаја су били путеви, када њихова израда постаје завештање.

Није нам познато које ширине су биле наше велике цесте, или велики путеви. Као што смо раније рекли одређена комисија за процену земљишта потребног за израду двеју великих цеста, од којих је једна требала да буде широка 5, а друга 6 корака (passi), тј. 3,5 и 4,2 метра. Према једном другом акту из 1358. г., Република наређује да путеви који иду од југа према северу морају бити широки 3 корака, тј. 2,10 метра, а они који иду за винограде свега два корака, односно 1,40 м. Међутим, Стон је био спојен са Дубровником путем који је био широк свега 2 корака.[37] Није искључено да су приближне димензије биле и код наших путева, са напоменом да су цесте и велики путеви имали ширину од 6 корака, наравно, на равничарском земљишту, док путеви кроз планинске пределе врло вероватно да нису могли бити те ширине. Према одредбама у Василикама, изгледа да је у Византији био пропис да велике цесте буду ширине осам стопа, што чини око 2,7 метра.[38] Колико смо могли утврдити на терену, на основу добро сачуваних остатака делова старих путева, просечна ширина путева којима су ишли каравани, кретала се од 1,5 до 3 метра, што је зависило од састава земљишта и његове конфигурације. На путу Фоча—Чајниче, између села Златара и шуме Бача, очувани и поплочани пут је широк 1,40 до 1,50 м. Он се наставља у дужини од око 50 метара, путем од истог камења, који је широк 2,70 метра. Остаци старе калдрме код вароши Рудника широки су, у просеку, око 2,70 метара. На путу од Пљеваља па на север, ка граду Ковину, код села Крњаче, где се траса новог пута није поклопила са старим путем, сачувани су остаци старе калдрме у дужини од око 500 метара. Ивичњаци су израђени од већег плочастог камена.

Путеви на планинском и карсном земљишту су ужи и обрнуто. Велики путеви и велике цесте, односно колници били су широки од око 3 до 4 метра, што је такође зависило од земљишта.

[35] Mon. Rag. II, 353;

[36] M. Vego, Novi i revidirani natpisi iz Hercegovine, GZM н. с. A XIX, 1964, 176. Натпис није датиран; колико смо могли проценити могао би бити из XV века;

[37] Mon. Rag. II, 149. 256;

[38] Basilicae, Либ. VIII, лит. III, Lipsiae 1850, том V, 195—196;

Приликом утврђивања ширине путева којима су ишли каравани треба имати у виду да су их кирицијски коњи, идући деценијама и вековима истим путем, много нагазили и проширили тако да у свему изгледају као колски. Трагови разгаженог пута, којим су ишли каравани, виде се када се силази са планине Чемерно, северно од Гацког, ка изворном делу реке Сутјеске, или од села Мангуре, северозападно од Нове Вароши, у правцу вароши Прибоја на Лиму, итд. На добро сачуване остатке „старопутина" наилази се у оним пределима где су стари путеви напуштени и изграђени нови, као на пример, у Лугу на Поповом Пољу, између села Арбанаћке и Цицина, или код села Дрмановића, на путу из Нове Вароши за Сјеницу, код Рудника и код села и шуме Бача, на путу Фоча—Чајниче, итд.

Маколико да је тешко нешто одређеније говорити о техничкој изради путева, ипак на основу пронађених остатака можемо изнети неколико напомена, које се односе на тело друма, сливнике на друму, и трасу пута.

Израда дела старог пута зависила је од природе земљишта преко којег је пут пролазио. На карсном земљишту, у Лугу код Требиња, ивица пута је начињена од крупнијег камења, док тело пута чини камен покривен танким слојем земље преко којег је наређано камење или камене плоче, тако да се између њих налази земља. На местима где нема земље само су камењем обележене ивице пута. Као што смо изнели, остаци старе калдрме на путу Фоча-Чајниче израђени су од тврђег сиво-зеленог камена, са ивичњацима од већег плочастог бираног камена. Мањом сондом утврђена је конструкција пута на земљи, а местимично на самој шкриљастој стени, које у околини има доста; трасирана је стаза преко које је остављен ред ситнијег камена у дебљини од 10 до 15 сантиметара, а преко овог слоја, који је учвршћен земљом, стављају се по ивицама бирани плочасти каменови, а у средини камења неизједначене величине, не ломљени, већ природно заобљени и формирани. На сачуваном делу пута код села Дрмановића, пут је сачуван скоро на дужини од 2 километра. На местима где је пут пролазио преко хумуса, основа тела пута била је израђена од крупнијег камења које је углавном било пободено у земљу. Преко овог камења стављао се туцаник, или шљунак, и напослетку танак слој земље ради везивања. У брдским крајевима стављала се калдрма. Међутим, због атмосферских падавина на многим местима је земља испрана, тако да крупно камење стрчи одвојено једно од другог, па је пут на већем делу, данас неупотребљив. Овакав начин израде путева, познат под именом „макадам", примењивали су Римљани, а преко њих је преузет и код нас.

На оним местима виђа се тело друма израђено од густо набијеног мањег јајастог камења, без земљаног зазора-слоја земље између камења. Колико смо могли на терену утврдити овај начин израде путева примењиван је за време Османлија, и то на кратким одстојањима, а нарочито за прилазне путеве и улице.

Код највећег броја нађених остатака старе калдрме, како се ови остаци у народу данас зову, ширина друма је обележена крупнијим ивичним камењем

На путевима са великим успоном-нагибом водило се рачуна и о „сливницима". На остатку старе калдрме, на Великом Забучју, код Титовог Ужица, источно од куће Јаћима Младеновића, сливник иде средином пута, који, углавном, води право ка врху. То исто смо утврдили, 4. VII 1970. г., на остацима старог пута у селу Рудник, на деоници кућа Рајка Ивковића, до локалитета Мисе; сливник иде средином пута. Пут се пење доста стрмим нагибом од састава реке Јесенице и Златарице па све до локалитета Градови и Мисе. За разлику од осталих налаза, овде је поред ивичног камења, крупно и оно на оба нагиба калдрме, које образује сливник.

На старом путу у Дубровнику, изнад хотела Аргентине, у правцу Плоча, сливници су израђени попреко пута, нагнути према падини брда, како одвођење воде не би штетило пут.

Савлађивање успона на планинском земљишту постизало се великим завијуцима-серпентинама, а местимично и са степеницама и косим заравњењима између њих. На остатке трасе старог пута са великим завијуцима и данас, 1956. г., се наилази на релацији планина Чемерно—горњи ток реке Сутјеске, затим идући од Пријепоља за Пљевља, на деоници ушће реке Сељашнице и катуна Рикавац, или села Јабуке, па и даље у правцу Пљеваља. На деоници Пљевља—Горажде, у правцу села Бојанића, поред остатка старе калдрме, лепо се види и траса старог пута са завијуцима.

Изгледа нам да је савлађивање успона степеницама и косим заравњењима примењивано само на оним стрмим деловима пута који су пролазили преко каменитог-карсног земљишта. На старом дубровачком путу, полазећи од Плоча, до у висину Жарковице, висина је савладана делимично трасом благог успона, а местимично серпентинама, са степеницама и косим заравњењима. Обично су по две степенице висине од 12 до 20 сантиметара, а ширине од 15 до 25 сантиметара, затим заравњеним делом у дужини од 2 до 3 метра. Према томе, ако је успон био стрмији, заравњени део је био краћи и обрнуто. И Сима Тројановић каже да се „кирицијски путеви" по томе распознају, што су степенасти да се коњи копитама прихватају и јаче ослањају.[39] Исти начин је примењиван приликом израде старих мостова са лучним сводовима, који су служили за пешачки и товарни саобраћај. Такав начин градње моста са степеницама примењиван је и 1855. г. за време Данила I на реци Црнојевића. Степенице и заравњени део пута имали су за циљ, с једне стране, да паралишу подлокавање камене основе пута на стрмим нагибима приликом јаких киша, а с друге стране, да олакшају стоци пењање и спуштање-силажење, нарочито са теретом. Уједначен и ублажен нагиб са степеницама и заравњењима, поред лакшег кретања, спречавао је да се коњу, или мазги, терет смакне на врат или главу и на тај начин је пружао већу безбедност кретања. Иако немамо стварних података да је овај начин савлађивања успона, при пењању и силажењу, на старим путевима и мостовима, средњо-

[39] Тројановић, н. м;

вековног порекла, ипак то претпостављамо посматрајући мостове преко Суве Реке код Старог Бара (источни део), и преко реке Бунар, такође у Старом Бару, чија се древност не може тачно одредити, али како нам изгледа, нису далеко од средњега века. На оба ова моста још данас се уочавају камене степенице. Уколико смо могли разабрати из снимака, и камени мост на реци Увцу код Жвала, имао је, изгледа, степенице. И данас се на старом мосту у Мостару налазе степенице. Уосталом, код сводастих мостова друго решење скоро је било немогуће. На крају, сматрамо да ни француска оправка пута код Дубровника, за време француске окупације, није могла унети нове техничке елементе при истим транспортним средствима, поготово на утабаним и вековима испробаним путевима, по којима су у то време саобраћала иста средства, као и у средњем веку.

Колико се да закључити на основу сачуваних остатака, средњовековни камени мостови су били сводасти са једним, или више сводова. На пример, камени мост на Увцу код Жвала имао је три свода; камени мост у Мостару има један свод; т. зв. Везиров мост на реци Дриму, данас у Албанији, има више сводова, итд. Такође постојали су мостови са заравњеним коловозом, као на пример, Војновића мост код Вучитрна, или онај у Скопљу, затим мост Мехмеда Соколовића на Дрини, истина из XVI века, и др.

Уколико се мост налазио на главном, односно, великом путу, онда се обично звао „велiи мость“, иако то није био по [illegible] димензијама. Ово се да закључити из повеље краља Стефана Дечанског, од 8. II 1327. г., када одређује међе селу Плави на Брезном, где се као међник помиње — вели мост на Кошутник. Село Плави и село Брезна постоје и данас југозападно од Призрена на путу који је из града водио преко Опоља и Шар [illegible] за Тетово.[40]

Камени стубови мостова имали су широку основу, која се код нормалног водостаја налазила под водом. Предње — узводне [illegible] стубова биле су зашиљене да би смањиле притисак надолазеће воде. Из истог разлога су велики, при врху широки, стубови имали отворе кроз које је вода отицала и тиме смањивала притисак на стубове.

На неким старим каменим мостовима сачувани су уклесани натписи, тако, на пример, на каменом мосту који је постојао у [illegible], М. С. Милојевић је прочитао натпис на мраморном камену, из којег се види да је мост подигнут за време Стефана Првовенчаног, од стране жупана Вакслава(!).[41] На каменом мосту у Скоп[illegible] уклесан је натпис из којег се види да је мост поправљен за [illegible] султана Мурата II (1421—1451), итд.

Поред камених, као и данас, постојали су древни мостови. У [illegible] кнеза Лазара, из 1381. г., којом дарива манастир св.

[40] Ст. Новаковић, Законски споменици српског права у средњем [illegible] Београд 1912, [illegible]

[41] М. Милојевић, Путопис [illegible] (старе) Србије, Београд 1877, [illegible] краљица Симеона ... мость ...

Пантелејмона, на Светој Гори, као међник Спасове цркве, поред села Пилопака, помиње се и „древни мост“.[42]

У средњовековним повељама и другим изворима, помиње се *брод* на рекама и потоцима, као место прелаза. Прелаз преко воде се може извршити „бродом“, односно по данашњем речнику скелом“, или „газом“. За прелаз бродом плаћала се „бродарина“, што се види из ових података: у уговору о савезу између бугарског цара Михајла Асена (1253) и Дубровника изричито стоји: да се Дубровчанима не узима никаква дажбина — ни на мосте, ни на броде.[43] У једној одредби Светостефанске хрисовуље (1313 —1318) стоји, да се не узима ни на ком броду бродарина.[44] Такође и Балша, дука Драчки, када потврђује повластице дате Дубровчанима (1385) каже: „да не плате ништа, ни да плакiаю царине, ни бродове“ када долазе (минују) у Срба на Дању (данас источно од Скадра, под именом Ван Даи, на реци Дриму).[45] Кнегиња Милица са синовима Стефаном и Вуком (1395) прилаже манастиру св. Пантелејмону на Светој Гори — „на Моравѣ половиноу брода“. Очигледно, да се односи на половину прихода од бродарине, итд.[46]

Када се „брод“ помиње на малим рекама — речицама и на потоцима, онда се највероватније ради о газу, а не о превожењу бродом.

Брод се помиње као међник у повељи цара Душана и краља Уроша (1353): „отъ брода пшин'скога подь градомь“ (односи се на Кожаљ, данас у рушевинама при ушћу реке Пчиње).[47]

Од „брода“, као места прелаза, настала су имена насеља. Краљ Вукашин је издао повељу 5. IV 1370. г. Дубровчанима — у Поречу на Броду, (данас село Брод источно од Кичева).[48] Угарски краљ Матија је издао повељу на Броду савском на Градиштих, и тд.[49]

[42] ГСУД, XXIV, 257;
[43] Miklosich, MS 37;
[44] Новаковић, Зак. спом. 629;
[45] Новаковић, Зак. спом. 198;
[46] Новаковић, Зак. спом. 519;
[47] Новаковић, Зак. спом. 702;
[48] Miklosich, MS 179—181;
[49] Miklosich, MS 494;

САОБРАЋАЈ НА ПУТЕВИМА

Средиште караванске трговине, како за увоз, тако и за извоз, био је на првом месту Дубровник, затим Венеција (Млеци), затим Сплит, а према југу Котор и Бар. Главну посредну трговину између Млетака, односно Италије уопште, и Србије и Босне, водио је првенствено Дубровник, а тек у другом реду остали далматински градови. Дубровачки каравани су превозили производе италијанске индустрије све до обала Црног Мора, и још даље, на Исток.

На мрежу путева којима су се каравани кретали утицао је распоред рударских, трговачких и политичких центара Србије и Босне. Према подацима из Дубровачког архива, К. Јиречек дели руднике Србије и Босне, на осам рударских области: Рудник, Копаоник, Ново Брдо, Кучево, Крешево и Фојница, Олово, Сребрница и Зворник.[60] Промене у рударским и политичким центрима непосредно су изазивале и промене у путевима: тако, на пример, Брсково је било најважније трговачко место до пред крај XIII века, када се јављају Копаоник и Рудник, као рударски предели; у XIV веку одумире Брсково, а поред Рудника јавља се Ново Брдо, затим се, 1352. г., јавља Сребрница и такмичи се са Новим Брдом. На крају XIV века и у првој половини XV века јављају се нови центри српске трговине: Ново Брдо, Приштина, Трепча и Рудник. Под деспотом Стефаном, Београд постаје политички центар и знатно трговачко место, затим Зворник са оближњим рудницима: Зајачом, Крупњем, Цричом, итд.

Напослетку, напоменимо да је већ од краја XIV века, па све до пропасти српских феудалних држава, 1459. и 1463. године, на путну мрежу особито утицала војно-политичка ситуација у вези са османлијским освајањем Балканског полуострва. У првој фази пенетрације, тј. од краја XIV века, дошли су до изражаја путеви који су са истока и југа Македоније водили на север у правцу Скопља, а одатле једним правцем на запад, преко Призрена, Скадра и Никшића у долину реке Неретве, а другим преко Косова Поља на Рас-Трговиште, Пријепоље, а одатле преко Вишеграда у Босну. У другој фази, продирање је ишло „Цариградским путем", тј. долином реке Нишаве, у долину реке Велике Мораве, ка Београду и реци Сави, или ка Смедереву и ду-

[60] Јиречек, Трговачки путеви ... ЗКЈ I, 261—271;

навским обалама. Други крак је захватао долину Западне Мораве и одатле продирао за Босну.

Из средњовековне Србије и Босне главни извозни артикли били су: сир, разноврсне коже, вуна, восак, мед, сува риба из Скадарског језера, јапија (дрвена грађа) и непрерађени метали из многобројних рудника. По К. Јиречеку, главни производи који су се износили на пијаце у Руднику, Високом, ушћу Неретве, у царинарницама на ушћу реке Бојане и Дрима, и дубровачкој пијаци од XIII до XV века, били су сребро и восак, поред стоке.[51] Главни увозни артикли били су: со и тканине. Сем тога, из Млетака, Вероне, Фиренце, Мантове и из радионица Дубровника, увозиле су се тканине, брокати, накити, оружје, секире, посуђе, сапун, мириси, јужно воће, вино, итд.

Приликом теренског истраживања, 1957. г., у селу Бргату, изнад Дубровника, чули смо да су још у току XIX века кириџије доносиле у Дубровник највише вуну и восак, караванима у којима се налазило и до 200 коња.[52]

Према прикупљеним подацима на терену, у времену од 1957. до 1970. године, на једног брдског планинског коња товарило се од 100 до 150 килограма терета, што је опет зависило од даљине на коју се товар преносио. На мазгу се товарило 150, па и 200 килограма. Магарци су товарени теретом до 80 килограма.

Со се преносила у врећама, док се восак пакован у велике котурове од по 50 и више килограма, а вуна се набијала у бале, као данас сено. По К. Јиречеку, роба се стављала у завежљаје, вреће, двоструке кожне торбе-бисаге (bisaciae), с верижним заклопом и товарила се на самаре.[53] И данас се у селу Арбанаћкој, у Лугу Попово Поље, зна да се од Фоче гонио восак за Габелу, средњовековну Дријеву.[54]

Као што ћемо даље видети, главно преносно средство на путевима биле су домаће животиње и разне врсте кола. Сточарски Власи били су главни поседници товарне и теглеће стоке, па су и коњи узимани у најам од њихових старешина, брдских пастира, особито са манастирских имања. Они су били гониоци, односно „поносници", како је забележено у старим повељама. Под поносом (поношење) се подразумевало преношење робе из једног места у друго. При овоме треба разликовати „понос", пренос караванске робе, који се плаћао, од обавезног „поноса", којег су имали меропси у средњем веку на властеоским, црквеним и краљевим, односно царским земљама, а који је био бесплатан. Из Дечанске хрисовуље видимо да је свако село било дужно да држи у приправности по једног коња за „црьков'ни товарь".[55]

[51] Јиречек, Трговачки путеви ... ЗКЈ I, 272;

[52] Према казивању Јакова Валарина, званог Ћиро, из села Бргата код Дубровника, рођеног 1886 године;

[53] Јиречек, Ист. Срба I, 290;

[54] Према казивању Ђорђа Милаковића из села Арбанаћке-Луг код Требиња, рођеног 1886. године;

[55] М. С. Милојевић, Дечанске хрисовуље, ГСУД XII, 1880, 134;

И у једном Дубровачком акту од 23. XII 1415. г., помиње се понос: „ако пошљете продати жито, или просо, морет послати и продавати на вашу вољу, а за понос с барке у кућу где се продаје и за кућу неће платити ништор, все ћемо ми платит".[56] Понос се плаћао у новцу, и то по товару. У Дубровачком архиву има много података о максималним и минималним ценама за понос до разних места у Србији и Босни.[57]

Погодбе за каравање закључиване су уговором, који је првенствено обавезивао више Влахе него Дубровчане, нарочито у погледу довођења добрих коња, преузимања одговорности, итд. Уговори су садржали санкције за крамаре и трговце, обично у новцу.[58]

Поносници, или гониоци, звали су се у караванској трговини и „кириције", или „кирижије".[59] Кириција је био синоним за Влахе „Morlachi overo chirisis".[60] Улога кириција је веома значајна у караванској трговини. Према подацима из Дубровачког архива, било је каравана од 300 и више коња.

Под караваном се подразумева организована поворка трговаца, која заједнички подузима пут кроз дивље и далеке крајеве. Израз „караван" долази од персијске речи „karawan-caruana-caravanus", који се у нашим крајевима одомаћио од XIV века у старословенском облику „караван". У књигама Дубровачког архива, од 1312. године, влашки караван звао се „turma".[61] Босански војвода Сандаљ дозвољава, 1. XI 1423. г., — „да т8рме и карвани босанске и всаке ине каръване да имь е слоботьшина, да могу поити 8 Которь".[62]

Поред речи „караван", у старословенском је постојао и израз „карванцев", на пример, „карванцемь много се и соль продавало", — или — „8кърадомь вике карванцем соль да се не продаеть".[63]

У Дубровачкој Републици караванска трговина је била под будним надзором државне власти, која је са своје стране постављала заповедника каравана, „capitaneus turmae", док је старешина гониоца, поносника или кириција у каравану био „примићур", или „крамар". Старешине су, најчешће, били Власи. Capitaneus turmae последњи пут се помиње у одлукама Дубровачког већа 1332. године. Изгледа да је после тога времена уговор склапао трговац са „крамарима", који су преузимали ту улогу.

[56] Љ. Стојановић, Старе српске повеље и писма II. Ср. Карловци–Београд 1929, 224 (899);

[57] Динић, Караванска трговина 136—137;

[58] Динић, Караванска трговина 137—139;

[59] Стојановић, Повеље и писма II. 344. (944) ... пошадь он кирижиіе [illegible];

[60] К. Јиречек, Власи и Морлаци у дубровачким споменицима, превео [illegible], ЗКЈ I, [illegible];

[61] Јиречек, Ист. Срба I, 290; Динић, Караванска трговина 132—133;

[62] Miklosich, MS [illegible], „[illegible] карвани";

[63] С. Трухелка, Turско-slovjenski spomenici dubrovačke arhive, Sarajevo 1911. 134 (774);

Ово не значи да влада није водила надзор и контролу; напротив, она је одобравала или забрањивала полазак каравана, одређивала поделу каравана на групе за напуштање Дубровника, итд. У дубровачким документима поново се јавља, 1464. год., капетан каравана, али сада под турским именом „караван-баша".[64] Напомињемо да се у Душановом Законику, затим у Светоарханђелској хрисовуљи, а и у XVI веку, за време Османлија, „примићур" помиње као старешина села и катуна. Уколико је „примићур" ишао са караваном, онда је он био не само старешина Влаха поносника уопште, већ и вођа каравана, који њиме руководи, тј. био је „крамар". Одатле произилази да је „примићур" могао бити „крамар", док овај није могао бити „примићур".[65]

Као што смо поменули, крамар је закључивао уговоре са трговцима и одговарао за њих, док су поносници били његови људи. Крамар је био обавезан да о уговореном року доведе одређен број коња способних да носе товар, а трговац да спреми робу за унајмљене коње. Каткада се уговором предвиђало колико коња мора имати седла за јахање, или за ствари трговаца. Пошто су сами Власи-поносници водили рачуна о томе да поведу и неког коња више ради замењивања изнемоглих, то се ова одредба ретко уносила у закључене уговоре.

Крамар је био дужан да чува и брани поверену му робу и по цену живота. У случају опасности, нарочито за време Османлија, на захтев трговаца караван је морао скренути са одређеног пута, а трговци су морали надокнадити Власима-поносницима непредвиђено путовање. Ако би трговац био присиљен да на путу замени неког изнемоглог коња другим, то је ишло на рачун Влаха. Власи — поносници су били одговорни за све штете које би настале услед рђавог причвршћивања робе, приликом прелаза преко воде, окука, стрмина, и тд. Међутим, крамар је одговарао за крађе, ватру, воду и за слаб надзор. Ретко је који крамар примао одговорност за насиља великаша.[66]

На челу каравана јахао је крамар, док су коњи били међусобно повезани за репове или самаре. Правац каравану је давао „калауз",[67] тј. путовођа, по коме су се остали равнали. Ноћивало се под шаторима (tenda), или на становима, где је бригу преузимао „стањанин".[68] Према сачуваној традицији, место где би „пао" караван на преноћиште звало се „падалиште". У турским документима „падалишта" обележавају места где би „пао" султан, или неки истакнути војсковођа са војском. На старом „цариградском путу" од села Банцарева за село Вету, на јужним па-

[64] Динић, Караванска трговина 132—133;

[65] Законик цара Стефана Душана 1349. и 1354, издао и превео Н. Радојчић, Београд 1960, 71, 128, 129; Miklosich, MS 191; Бр. Ђурђев, О кнезовима под турском управом, ИЧ 1, св. 1—2, 1948, 6—7;

[66] Динић, Караванска трговина 138—140;

[67] Према добивеном објашњењу од проф. Недима Филиповића, „калауз" долази од речи „килауз", а значи „кол"-рука, „агир"-уста, или буквално би значило, давати знак уз вику и с руком, уствари сигнализирати.

[68] Динић, Караванска трговина 135;

пинама планине Куновице, и данас постоји топоним „Царево падалиште". Падалишта су била покривена, да би се заштитили људи, стока и товар од падавина уопште. Ту би се коњи хранили, појили, поткивали, уређивали товари, итд. И данас се зна да је „падалиште" постојало у селу Крајковићи, северозападно од железничке станице Хум, затим код Дугог Дола, у близини Арбанаћке. Занимљиво је да се ово име није сачувало у нашим писаним документима, док се сачувало на земљишту у називима села и то на правцима старих путева. Тако, на пример, постоји село Падалиште, код села Ракоша, на средњовековном путу између Косовске Митровице и Пећи, у старом Хвосну, затим село Падалиште постоји јужно од Гостивара, такође на средњовековном путу Гостивар—Кичево, у Македонији; на крају, тако се зове и локалитет западно од Деспотовца, на реци Ресави.

Поред успутних станица, односно падалишта, на којима се ноћивало, било под шаторима или по становима, на путевима су постојале и крајње станице на којима су се поносници смењивали, роба претоваривала и разносила даље у унутрашњост, по српским земљама

Прве вести о дубровачкој караванској трговини везане су за Брсково, где су трговци доносили робу на трг и одатле је разносили по другим крајевима Рашке. Са опадањем Брскова, тежиште караванске трговине се преноси у долину реке Лима, где је главна крајња станица била у Пријепољу. Из овог места роба се даље преносила за Сјеницу, Рас (Трговиште, Нови Пазар) и даље за Ново Брдо и Пећ. У Полимљу су трговци истоваривали своју робу у српским манастирима; можда су се под њиховим окриљем, како каже М. Динић, осећали сигурнијим, а можда и због панађура који су се крај њих одржавали.[69] Ту на првом месту долази манастир Милешева, близу Пријепоља, затим манастир св. Петра у Бијелом Пољу, па манастир св. Николе код Прибоја, и црква Грлица, засад неубицирана. Поред наведених станица у којима су каравани пристајали почетком XV века, у долини реке Лима, још се помињу: Коморани (од 1421. до 1436), Буковица (1405 до 1412), Равно, Дреново код Милешева, а једанпут (1365) се помиње и Црнча, у пределу Затона.

Кроз Полимље су водила два главна пута из Дубровника: један преко Никшића, Дробњака и Језера, а други преко Фоче за Пљевља и даље за Пријепоље, или преко Фоче за Горажду и даље до ушћа реке Лима у Дрину. За Рас се ишло преко Никшића, Језера, Пљеваља и Пријепоља, а за Ариље Дрином.[70]

Преко Дрине су била два прелаза, један је био код Сутјеске, села које се и данас налази северно од Горажде, а други код села Душће (постоји и данас), јужно од Вишеграда.[71]

[69] Динић, Караванска трговина 122—123.

[70] Динић, Караванска трговина 125—126.

[71] Динић, Караванска трговина 126—127; ... „paregium de Sutischa, [illegible]", а други прелаз је „Душће";

На путу за Босну дубровачки каравани су ишли у Борач на реци Прачи, а одатле за Врхбосну, или за Гласинац, завршну станицу где су се унајмљивали нови поносници за Сребрницу и Зворник, и т. д. Такође, дубровачки каравани су ишли за Врхбосну и за Високо (1404—1428), изузетно су допирали и до Олова, Каменице, Крешева и Дежевице. Неки каравани нису ишли даље од долине реке Неретве, тј. до Коњица, Врапча и Брадине.[72] На крају, као крајње тачке до којих су допирали дубровачки каравани, помињу се Љубсково, Ликодра и Жлеби. Та места се не могу убицирати, али се може приближно одредити предео у коме су се налазила.

За Олово у Босни каравани су користили пут који је са приморја водио преко Врапча и Коњица за Високо (viam Cognicie), а за Борач, Прачу и Рогатицу користио се пут преко Загорја (viam Xagorie).

[72] Динић, Караванска трговина 128;

САОБРАЋАЈНА СРЕДСТВА НА ПУТЕВИМА

Главно превозно средство на уским планинским путевима и путевима у равничарским крајевима били су: коњ, мазга, магарац, камила, биво и во, а на цестама, односно друмовима и великим путевима, још и разне врсте великих и малих кола.

[illegible] да су балканске државе, па тиме и Србија, обиловале товарном и запрежном стоком, оне су у централној Европи предњачиле у развоју колског и товарног саобраћаја. У једном делу Европе је владало мишљење да северни [illegible] Балканског полуострва и Панонска низија представљају извор расних коња.

Коњ (комоњ) је био најважније превозно средство, па није [illegible] на многобројне помене коња, како у [illegible] повељама и писмима, тако и у актима Дубровачког архива. У планинским крајевима постојала је специјална врста малих коња, или т.зв. „seksana" и „naulum", како су [illegible] у дубровачким документима. Данас се та врста [illegible] „брдски коњ". За разлику од малих коња, постојали су и већи и јачи коњи, који су употребљавани у колском транспорту. [illegible] товарни саобраћај, или саобраћај на са[illegible] је [illegible] број коња, што је допринело [illegible] Отуда је коњ постао важан чиниоцем [illegible] трговине. За време Османлија, у XVI [illegible] из српских земаља забрањен извоз ситне кљусади (ronzini piccoli) и ждребади (polestri).[74] Поред наведених врста [illegible] у Србији су постојали и коњи племените расе, што се да [illegible] и из писма охридског архиепископа Димитрија Хоматијана, од маја 1220. године, у коме оптужује архиепископа Саву, између осталог, и због тога што јаше лепе коње племенитог соја.[75] У XIV и XV веку дубровачки трговци узимају у најам [illegible], за своје каравање, коње „seksane" и „naulum".[76] Синан-бег, господар Херцеговине, наређује [illegible] 1. II 1479. г., да се не чине никакве сметње трговцима који [illegible] за своје новце и за своје работе.[77] Млетачки

[illegible]

посланик Контарини Зено, 1550. г., каже да путници из Сплита путују за Цариград на коњима које успут мењају.[77] Посланство J. Соранца, из 1575. г., на путу за Цариград задржало се пет дана у Љешу, док је унајмило коње. Сви су се чудили да се у тако малом месту могло унајмити 300 коња — сексана, као и да ти мали коњи могу да понесу велики терет.[78] М. Болица наводи, 1614. г., да покоји пут долазе у Котор, из Плава, каравани са по 200 коња, натоварени разним сировинама.[79]

Коњи су били жигосани посебним знацима племена или земље којој припадају. Тако, на пример, М. Динић наводи једног вранца „Мркшу" (Marchxa), који је, 1430. год., био жигосан црним жигом Дробњака. Марко Илић је купио коња, 1449. године, жигосаног знаком деспота Ђурђа.[80]

Мазга (Мьськахь) се помиње у Хиландарском типику у коме архиепископ Сава одређује да архиепископ сваке године даје карејској ћелији по једну мазгу.[81] Архиепископ Никодим обнавља одредбу, 1322. године.[82] Бертрандон де ла Брокијер говори (1433) да када је султан Мурат II стигао у Једрене, паше дођоше четири дана касније. Они доведоше највећи део његових људи и његова пртљага. Даље наставља да султан „има 100 камила и око 250 мазги и товарних коња, јер се Турци не служе никаквим колима."[83] Креквићево посланство је 27. X 1591. г. кренуло из Београда преко Смедеревске Паланке ка Јагодини. 28. X сусрели су дефтердара (благајника) који путује паши у Будим; благајник је водио неколико дева и мазги, а за њим су ишла покривена кола.[84] А. Вранчић описује да је 3. VIII 1553. г. сусрео на путу турски караван коња и мазги, натоварених кошевима пуним чељади, чија су лица била до пола платном покривена да се не препознају.[85] Одмах када је Мехмед III, 1587. године издао ферман манастиру Хиландару, из манастира су упутили султану једног калуђера са жалбом да спахије траже од манастирског старешине да им се спремају атови, мазге за јахање и све друго што им треба за издржавање.[86] Када се има у виду да је мазга пролазила тамо где коњ није могао проћи, онда је разумљиво зашто су оне биле бројно заступљене у караванском саобраћају, нарочито у XVI веку.[87]

77 Rad JAZU 62, 1882, 119, Костић, Домаће животиње 59;
78 Rad JAZU 124, 1895, 29; Костић, Домаће животиње 59—60;
79 M. Bolica Opis sandžakata Skadarskog 1614. godine, Starine XII, 1880, 182—183;
80 Динић, Караванска трговина 134—135; нап. 16;
81 Типик Хиландарски, преписао епископ Димитрије, Споменик СКА 31, 1898, 63;
82 Новаковић, Зак. спом. 468—469;
83 Бертрандон де ла Брокијер, Путовање преко мора, превео М. Рајичић, Београд 1950, 115;
84 Rad JAZU 130, 1897, 140;
85 Rad JAZU 71, 1884, 22;
86 Марашли Али Пашина писма султану 1815 године. VI ферман Мехмеда III, од 1587. године, објавио П. Срећковић, Споменик СКА 17, 1892, 137;
85 87 Traian Stojanovic, A Study in Balkan civilization, New York 1967

Магарац (Осьль) је представљао важно товарно средство у планинском, а нарочито у тешко пролазном карсном земљишту. Отуда наилазимо на многе помене магараца у дубровачким документима, најчешће под именом „somarii“.[88] Сајдлиц и Рамберти наводе, 1533. године, да се преко планине Копаоника може путовати само на коњу, магарцу и пешке.[89] Рамберти изричито каже да је преко Копаоника пут широк једну и по стопу, па се са страхом прелази овим путем.[90] М. Сајдлиц је путовао, 1559. године од Цариграда до Дубровника на магарцима. Цариградске магарце је оставио у Једрену и унајмио је друге, за четири дана; за сваког је платио по 100 аспри.[91]

Камила или дева се употребљавала за пренос тежих терета на велика одстојања. Позната је ствар да су камиле преносиле турцима материјал за ливење топова, па и саме топове. К. Н. Костић претпоставља, позивајући се на Ђ. Даничића, да би „[illegible] скотови“ које је угарски краљ Андрија поклонио Стефану Првовенчаноме приликом састанка у Равном (данашњој Ћуприји) 1215; (?) године, могле бити камиле.[92] Име Деве-Баир, планински превој на југословенско-бугарској граници, између Криве Паланке и Ћустендила, затим село Деве, западно од Ђа-[illegible], на албанској граници, напослетку, и Деве Багрдан, данас Багрдан, северозападно од Светозарева, говоре да су на тим правцима саобраћале камиле.[93] Према Нешријином казивању, Османлије су на Косову (1389) имали камиле.[94] Код села Колара, југоисточно од Гроцке, сусрело је Сицендорфово посланство, 1577. године, београдског беглербега, чија је пратња носила пртљаг на 50 камила.[95] За време опсаде Беча, 1529. године, камиле су снабдевале армију Сулејмана Величанственог, затим су редовно долазиле у Будим, док је био у турским рукама, итд.[96] По Ј. Цвијићу, за кириџијски саобраћај употребљаване су и камиле. Веће караване камила, Цвијић је видео још 1901. год., како преносе [illegible] између Солуна, Дојрана, Петрича и Струмице. На камилама су били велики дрвени самари, на којима се с обе стране [illegible] еспап, да се тако вешто удеси равнотежа, да на дугим путевима не би било штете. Каравани камила се крећу и никад не ноће на пољу, јагме се да стигну до хана пре заласка сунца. У турско време су, каже Цвијић, ишли каравани камила и [illegible] моравском долином.[97]

[88] Костић, Домаће животиње 66—67. „магаре долази од грчке речи „[illegible]“, а то долази од речи „гомос“. „Осал“ долази од латинске речи [illegible]-осьль“.
[89] Rad JAZU 56, 1885, 214—218.
[90] Rad JAZU 56, 214;
[91] Rad JAZU 84, 1887, 48—49.
[92] Костић, Домаће животиње 68; види: Ђ. Даничић, Рјечник из књижевних старина српских, у Београду 1864, 145;
[93] Костић, Домаће животиње 68—69.
[94] Г. Шкриванић, Косовска битка, 15. VI 1389. г, Цетиње 1956, 55—7.
[95] Rad JAZU, 116, 1893, 87;
[96] [illegible], н. м.;
[97] Ј. Цвијић, Антропогеографски проблеми Балканског полуострва, Насеља 1, Београд 1902, XXXII-XXXIII.


Путовање прекрасног Јосифа, фреска у Сопоћанима, око 1265. год.


Остаци пута у околини Вишеграда, западно од Ж[illegible]

Во се не помиње као запрежна животиња. Међутим, на живопису у Сопоћанима, у једној сцени „Приче о прекрасном Јосифу", насликана су четири запрегнута вола, како вуку кола у којима лежи наслоњен Јосиф, а до њега седи жена са дететом у наручју. Међутим, поред овог првоаразредног ликовног извора, постоје и писани извори на основу којих се може предпоставити да су говеда — волови и краве — били употребљавани као вучна снага. На пример, у Светостефанској хрисовуљи, из 1315—1318. године, помиње се „Говедаров Брод", на северо-западној обали Скадарског језера. Такође, у Раваничкој повељи, из 1381. године, помиње се „Говеђи Брод", у близини данашњег Костолца.[98]

Биво се помиње у средњовековним изворима, у вези са насељима. У Дечанској повељи, из 1330. године, помиње се село Бивољак, у Метохији, затим у Светоархнађеловској повељи, из 1348. године, помиње се „Бивољи Брод", источно од Тетова, највероватније као место на коме су биволи прелазили реку Вардар. Биволи су налазили велику примену у колском саобраћају, нарочито на местима где су постојали велики нагиби-успони, или приликом прелаза преко река, дакле, на местима где је била потребна јача вучна снага за извлачење кола. С. Герлах, 1573. године, бележи да се око Мустафапашине Паланке, данас Беле Паланке, између Ниша и Пирота, наилазили на многе биволе који се употребљавају за вожњу терета.[99] Павле Контарини, 1550. год., сретао је на „Цариградском друму", кроз српске земље, кола која су вукла по два бивола.[100] У новије време, 1891. године, Пирх је сретао на путу од Београда до Смедерева много малих теретних кола, која су вукли биволи.[101] Уосталом, још и данас се то може видети, нарочито на југу Србије и у Македонији.

За пренос робе и товара користила су се и *кола*, у која су биле упрегнуте неке од горе наведених животиња. Већ стари Словени су употребљавали кола, не само за превоз већ и у борби. Тако на пример, према казивању Теофилакта Симокате, приликом једног напада византијског стратега Петра, 595. године, Словени, да би се заштитили, направили су од кола „кружни зид".[102] Даље, приликом бугарског напада на Цариград, 813. године, Бугари су натоварили на кола огромну пљачку, велике јерменске шарене ћилиме, покриваче и мноштво другог плена. Они су имали 5.000 кола окованих железом и до 10.000 волова за превлачење оружја под зидине Цариграда.[103] Да се колски саобраћај одвијао у средњовековној Србији, постоје првоаразредни писани и ликовни извори. Тако, на пример, у Светоарханђеловској повељи помиње се село Речани, и данас с истим именом на средокраћи пута Призрен—Липљан, као место „где постоји гос-

[98] Љ. Ковачевић, Светостефанска хрисовуља, Споменик СКА IV 1890, 5; Вл. Петковић, Манастир Раваница, Београд 1922, 75; Г. Шкриванић, Раваничко властелинство, ИЧ XVI—XVII, 1970, 246;

[99] Rad JAZU 116, 53, нап. 1; Костић, н. д. 74—75;

[100] Rad JAZU 124, 1895, 84;

[101] Костић, н. д. 75—76;

[102] Теофилакт Симоката, обрадили Ф. Баришић—М. Марковић, Византијски извори, 1, Београд 1955, 117;

[103] В. Н. Златарски, История на първото Българско царство I, София 1918, 279—280;

лоди цар са коли."[104] Доментијан и Григорије Цамблак помињу кола под именом „колесник".[105] Из богумилског еванђеља босанског тепчије Батала, из 1393. године, видимо да му је вино довлачено из села Кремене и Торићана, у околини Травника, на колима званим „вознице".[106] Иначе, постоје и многобројни помени „колника". и „коловоза", који говоре да су кола била у употреби. Свакако да је име данашњег села Колари настало у вези са колима. У турско време, каже Ј. Цвијић, ишли су каравани камила и мазги Моравском долином, док су у Македонији и Старој Србији употребљаване двоколице са неокованим точковима за саобраћај између села.[107]

Пар ликовних извора са представом кола налазимо на зидном сликарству и то: живопису у Сопоћанима, око 1265. године, и Дечанима, 1338—1350. године, затим на минијатурама Минхенског псалтира, с краја XV века. Из наведених ликовних извора се види да су постојале две врсте кола, тј. кола са два точка, данас двоколице, и кола са четири точка. Као што смо већ напоменули, Доментијан и Григорија Цамблак помињу кола под именом „колесник", међутим, како се овим именом називају и данас двоколице у Србији, нема никакве сумње да се под именом „колесник" подразумевају кола са два точка. Ову врсту кола налазимо на живопису у Сопоћанима, као што смо то раније поменули, у сцени „Приче о прекрасном Јосифу". На поменутој фресци се виде точкови са главином, или трупином и паоцима, а у колима нека врста душека на коме се испружио Јосиф. У кола су упрегнута четири вола, које води један човек. За разлику од ових кола, на фресци у Дечанима, апостол Филип и евнух краљице Кандакије седе у колима са два точка у која су упрегнута два коња. Кола имају ограду и седишта са јастуком. За разлику од кола у Сопоћанима, овде су точкови пуни, без паока, са специјалним обликом главине—трупине.[108]

У Минхенском псалтиру су насликана двоосовна кола, тј. са четири точка. У сцени „Мојсијево чудо са водом", точкови су са главином и паоцима са високом оградом од дасака-каната, док се задња даска-калкан не види; у кола је упрегнут коњ и поред њега во; из кола отиче вода. У сцени „Улазак Јосифа у Египат", кола су на изглед квадратног облика са високом оградом (канате и калкан), а изнад кола се налази платнени кров, највероватније за заштиту од сунца; у кола су упрегнута два коња; на једном јаше кочијаш. Најпосле, у сцени „Јаков иде у Египат", кола су четвртастог облика; у њих су упрегнута два коња; на „дешњаку" јаше кочијаш.[109] Бертрандон де ла Брокијер је пројахао, 1433 године, из Извора (Исмур) код Беле Паланке,

[104] Ј. Шафарик, Светоархангелска хрисовуља, ГСУД XV, 278;
[105] Ј. Шафарик, Живот краља Стефана Дечанског, ГСУД XI, 1859 73;
[106] [illegible] Одломак богомилског јеванђеља босанског тепчије Батала, из 1393. године. Известия на Института за История Бълг. Ак. Н. 14—15, 1964, [illegible]
[107] Цвијић, н. м.;
[108] Ed. Петковић—Ђ. Бошковић, Дечани Pl. XXXI, 2;
[109] Josef Strzygowski, Die Miniaturen des Serbischen Psalters, Wien 1906, T. XXXIII, XXXIV, XXVI;

равницом, и прешао преко високе планине, помало незгодне за прелажење, мада се преко ње иде малим и великим колима.[110] Многобројне податке о употреби кола и кочија на територији Србије, налазимо и код путописаца XVI и XVII века. Тако, на пример, посланство М. Црновића, 1564. године, кренуло је из Београда за Цариград са осам кочија и четвора велика пољска теретна кола, највероватније воловска.[111] Сицендорфово посланство је кренуло, такође из Београда, 1577. године, за Цариград, на пет кочија и десет кола, на којима је био натоварен пртљаг.[112] Угнандово посланство је кренуло од Једрена до Београда, 1573—1576. године, на десет кола са по три упрегнута коња. У Београду је посланство унајмило десет бугарских кола (karch) до Будима у Угарској; за свака кола је погођено по једанаест талира, без хране.[113] Млетачком посланику Л. Бернарду нуђаше караванбаша 36 коња под кирију уз плату од 950 аспри за сваког коња, с тим да коње измени у Скопљу где може добити 2 до 3 кочије. Бернард каже да се око Солуна виђају кола са два точка добро окована, која вуку биволи.[114]

Колико смо могли утврдити, у нашим средњовековним изворима не помињу се кочије. На њихове помене наилазимо тек у XVI веку и даље, и то прво у страним изворима. За разлику, од једно- и двоосовинских кола, којима се преносио еспап и превозили људи, кочије су служиле, углавном, само за превоз путника. У њих су били запрегнути коњи. Назив кочија долази од мађарске речи „kocsi", вероватно по имену села у близини Будима, у коме се ова врста кола израђивала, у почетку XVI века. Изгледа да су кочије пронађене раније; амбасадор угарско-чешког краља даровао је, 1457. године, краљу Француске, кола у којима је централни део висио. У Немачкој, за владе Карла V, ова врста кола звала се „мађарска кола", или „kotzachi", или „gutschi".[115]

У централном делу Србије, посебно планинском, преовлађивала су једноосовна кола, тј. колесник, због своје велике покретљивости услед малих димензија, док су у равничарским и плодним пределима употребљавана двоосовна кола, откривена и покривена, дужа и краћа, што је опет зависило од земљишта. Кола у Дечанима, истичу се лепом оградом, пуним точковима, рудом у коју су упрегнути коњи. Положај апостола Филипа и евнуха вероватно је подешен тако да би се што боље живописали. На седишту је јастук. Да су, не само, јастуци већ и гуњеви ношени у колима, сазнајемо из прћије једне босанске принцезе, из половине XIV века, у којој се, између осталог, помињу „четири колска јастука и два гуња за кола".[116]

[110] Вертрандон де ла Брокијер, н. д. 127;
[111] Rad JAZU 84, стр. 86; Костић, н. д. 77—79;
[112] Rad JAZU 116, стр. 87; Костић, н. м;
[113] Rad JAZU 116, стр. 38 и види стр. 66; Костић, н. д. 78 до Будима је погођено 8 кочија по 6 талира за сваку кочију;
[114] Rad JAZU 136, стр. 18; Rad 163, стр. 32; Костић, н. д. 78;
[115] Stoianovich, Balkan Civilization, New York 1967, 83;
[116] L. Thalloczy, Prilozi k objašnjenju izvora bosanske historije, GZM 5, 1893, 24—25;

С. Трojановић наводи да наши планинци на планинама Чемернику и Копаонику преносе саоницама дрва са висова и коса у долине, па не искључује могућност да су наши средњовековни рудари на исти начин сносили са планина и руду. У прилог својој поставци, Трojановић наводи велику ширину остатака старих путева у планинским пределима, која се креће од 4 до 5 метара, затим већи капацитет транспорта саоницама, него што је то случај са кириџијским коњима. Саоницама се возио по Срему В. Кашић, истина 1612. године.[117]

За пренос болесних и изнемоглих, или пак старијих и угледних људи, коришћене су „носиљке" на путевима. У житију св. Саве, монах Теодосије прича да је приликом тражења места за подизање манастира на Светој Гори „богоносни Сава", подигао оца усред два коња, као на одар, који, тако ношен, разгледаше земљиште.[118] Према казивању Даниловог настављача, први српски патријарх Јоаникије ношен је, 1354. године, из Жиче за Пећ, али је умро на путу код села Полумира, и данас села истоименог у ибарској клисури.[119] Млетачки посланик J. Соранцо ношен је у носиљци, 20. маја 1575, на путу из Љеша за Призрен.[120]

За везу Дубровника са унутрашњошћу употребљавани су нарочито плаћени „курири", или „cursores", „corieri", словенски „књижинци", „листоноше", и „књигоноше", који су преносили грамату дубровачке владе посланицима, конзулима, колонијама и предавали позиве за судове у Дубровнику.[121] Књигоноше краљу нису смели примати никаква писма под казном губитка плате и осам дана затвора. На повратку од краља могли су примати писма.[122]

За пратњу курира Дубровчани су унајмљивали војнике. Тако је, 1376. године, за курира Утјешана Медошевића унајмљен, као пратилац, стрелац Тврдко.[123]

Приликом кретања по непознатом крају, областима и земљама, истакнутим личностима се давао водич, или „проводитель", како то стоји код Теодосија и Данила. Тако, на пример, приликом бегства св. Саве из земље у Свету Гору, када је казао ко је и шта жели, од манастира је добио „проводитеља".[124] Дубровачка посланства су скоро редовно имала водича, који се у архивским документима звао „gvida".[125]

[117] [illegible] 16, 184;
[118] Доментијан (Теодосије), Живот св. Саве, издао Ђ. Даничић, у Београду 1860; Теодосије, Живот св. Саве, превео М. Башић, Београд 1930, 128.
[119] Данило, Животи краљева и архиепископа српских, превео Л. Мирковић, Београд 1935, 288;
[120] Rad JAZU 124, 1895, 29;
[121] Јиречек, Трговачки путеви, ЗКЈ I, 222.
[122] HAD, Ref. XII, 34, за 25 VI 1381. г. Исписи М. Петерковића у Историјском институту у Београду;
[123] J. Тадић, Писма и упутства Дубровачке Републике I, 1935, 320;
[124] [illegible] Републике, ПТТ Архив 12, 1967, 54.
[125] [illegible], св. I/1, 1934, 350. В. [illegible] ПТТ Архив 14, 1968, [illegible]

ОБЕЗБЕЂЕЊЕ ПУТЕВА

Велике цесте, велики путеви и други путеви између важнијих насеља у разним областима, представљали су општу мрежу или како би се данас рекло, мрежу државних путева, који су као такви чувани, као што то стоји у Законику цара Душана, у члану 157; „Где се налазе мешовите жупе, села црквена и царева, и властеоска и буду мешовита села, и не буде над том жупом једног господара, него ако буду кефалије и судије цареви, које је поставио цар, да поставе страже по свима путевима, и кефалијама да предаду путеве и да их чувају са стражама, и да, ако се ко опљачка или покраде, или се које зло учини, тај час иду кефалијама, да им плаћају од свога, а кефалије страже да траже и разбојнике и лопове". У следећем, тј. 158. члану, стоји: „Ако је пусто брдо между жупама, села околна, која су око тога брда да чувају стражу, ако не ушчувају стражу да плаћају околна села, којима је речено чувати пут".[126]

И у повељи Младена Шубића, коју је издао Сплиту у својству босанског бана, 11. VI 1302. године, наређује се свима жупанима и стражарима цеста у Босни и Хрватској да не чине никакво зло и неприлике сплитским трговцима, којима се одобрава трговати по Босни и Хрватској.[127] Према казивању Нићифора Григоре (1326), становници области Струме били су чувари путева.[128] У једном акту, с краја XV века, изричито стоји: (тија (тај) пут да се чуват).[129] Према подацима из Дубровачког архива, трговци су били најчешће изложени пљачки ситне властеле, која је по путевима местимично држала и наоружане јединице.[130]

Топоними „стража" и „стражиште" на које наилазимо у средњовековним документима свакако су у вези са чувањем путева, поготово што се помињу у вези са средњовековним путевима. У Душановој повељи манастиру Трескавцу, после 1337. године, помиње се „стражиште" у вези са „присадским путем". Колико се да из повеље разумети, „стражиште" се налазило негде од Присада до „на долну клисуру Хоморанску", односно до

[126] Законик цара Душана 131—132;
[127] I. Kukuljević, Iura Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae I, Zagrabiae 1861, 490; Vj. Klaić, Poviest Bosne, Zagreb 1882, 91—92;
[128] Matković, Putovanje 42, 1878, 152—153;
[129] Truhelka, Spomenici 155 (174);
[130] HAD, Ref. II, ad fol. 30, за 1305. г. по исписима М. Петерковића у Историјском институту.

[illegible] села Оморани, северо-источно од Прилепа.[131] Занимљиво је да се у дефтеру, из 1455. године, отприлике на томе простору налази дербенџиско село Степанци, које је давало стражаре — чуваре за „присадски пут“.[132] Такође, у повељи Константина Дејановића, из 1388. год., којом потврђује добра цркви св. [illegible] у Штипу, помиње се „стражиште“ изнад Штипа, које је лежало „међу оба поута, до поута великаго кои греде од града и до поута малога, кои греде отъ Идиохориа“.[133] Бургундски витез Бертрандон де ла Брокијер прича, 1433. године, да је приликом путовања кроз Бугарску видео два села која су Турци [illegible] на местима, где је било веома опасно пролазити. Насељеницима је, каже Бертрандон, за награду дата слобода.[134] У дефтеру Вучитрнског санџака, из 1455. године, помиње се село Стражи, северно од Гњилана, управо на правцу, или у близини „Врањинског пута.“

Сачувани топоними Вардиште, Вардиштани, Варда, упућују нас на претпоставку да су се на тим местима налазиле страже које су чувале путеве.[135] Одатле видимо да су се села Горње и Доње Вардиште, источно од Вишеграда, налазила у близини средњовековног пута који је ишао из Врхбосне преко Вишеграда, поред града Добруна, у долину реке Лима, или из Вишеграда, такође поред Добруна, преко Шарган планине у долину реке Западне Мораве. Даље, у близини средњовековног града Бихора, [illegible] од Берана, данашњег Иванграда, постоји локалитет „Вардиште“, на средњовековном путу који је из Раса-Трговишта водио у долину реке Лима. У Дечанској хрисовуљи помиње се [illegible] „Вардиштань“, данас брдо, северозападно од Сушица у [illegible], дакле у близини пута који је ишао долином Дечанске Бистрице, преко села Јабланице и Крављана, у долину реке Бели Дрим.[136] У повељи деспота Јована Драгаша и брата му Константина, од 1. VI 1377. године, прилаже се Хиландару село Вардиште, на метоху (штипском). Данас постоји брдо Вардиште, око 2 километра северо-источно од Штипа, а на путу који је водио у долину реке Брегалнице за Царево Село, данашње Делчево.[137]

У периоду турске владавине јављају се „дервени“, или „дербенџиска села“, тј. села која дају стражу за чување и оправку путева, као и за безбедност саобраћаја. Одатле ова врста грађе из дефтера, као што смо то раније истакли, представља драгоцен материјал за одређивање правца, па кадкад и трасе пута. Начин на који се вршило обезбеђење описали су многи путописци, истина у XVI веку. По Б. Рамбертију (1534) чувар пута је пролазио

[131] ГСУД 13, 1961, 271;
[132] А. Стојановски, Дервенџиството во Македонија, Гласник на Институтот за национална историја 1, Скопје 1965, 96;
[133] Новаковић, Зак. спом. 767;
[134] Бертрандон де ла Брокијер, н. д. 125;
[135] Вук Стеф. Караџић, Српски Рјечник, у Биограду 1898, 55, „вардиште“ — [illegible]; Vl. Mažuranić, Prinosi za pravno-povjesni Rječnik, Zagreb, [illegible] 1541, „varditi“ — čuvati, gledati, stražariti, itd.
[136] Мишић, Дечанске хрисовуље 50;
[137] Новаковић, Зак. спом. 453;

шумом и ударањем у бубањ опомињао је путнике да је сигуран пролаз.[138] Путујући из Дубровника до Софије, Жак Гасо (1548) описује како има сељака који су ослобођени свих давања, са обавезом да по цео дан стражаре и иду шумом. Мотрећи да ли има разбојника, они ударају у један мали бубањ којим дају на знање пролазницима да нема опасности.[139] Углавном, такав начин обезбеђења путева дају К. Зено, затим А. Вранчић, Филип Дифрен Кане, и др.[140]

Према писању Обрена Ђурића-Козића, становници предела Зупци били су дужни да чувају пут и да се старају за безбедност путника који су ишли путем који је полазио за Нови, данашњи Херцегнови. Зато су били не само ослобођени данка, већ су још „из касе потезали (примали) таин (хлеб), џебану (барут-муницију) и обућу“. Такав је био случај у Ђуреву, у Фочанском котару, тј. на путу који је из Дубровника, преко Требиња, Билеће и Сутјеске водио за Фочу и даље на „цариградски пут“.[141]

Поред наведеног обезбеђења путева постојало је и непосредно обезбеђење помоћу наоружане пратње. Тако, на пример, 1390. године један Влах се обавезује да брани караван, особе и робу од Дубровника до Пријепоља, за 6 перпера и 6 гроша. 1392. године се обавезују шесторица Влаха да бране караван и да не напусте робу „ни Турчину нити инима“.[142] Један караван од 72 коња, који је из Дубровника путовао за Лим, 1407. године, пратило је 200 Влаха, због несигурности и због велике вредности робе.[143]

Дубровачка Република редовно је унајмљивала оружану пратњу, звану „scorta“ за обезбеђење посланства.[144]

Трговци и њихова послуга, а исто тако и поносници, беху свагда наоружани стрелом и луком, затим мачем и штитом. На путовању се одмарало под шаторима, а у насељима код стањанина.[145] За време Османлија одмарало се по т. зв. „хановима“. Још данас наилазимо на сачувано име села, као на пример, село Маврови Ханови у Македонији, или локалитет Стевовића Хан на путу Нова Варош—Сјеница, итд.

[138] Matković, Putovanje, Rad JAZU, 56, 1881, 214;
[139] Рад. Самарџић, Београд и Србија у списима француских савременика XIV—XVII века, Београд 1961, 114;
[140] Matković, Putovanja, Rad JAZU, 62, 1882, 101, 102, Rad JAZU 71, 1884, 34; Самарџић, н. д. 130;
[141] Обрен Ђурић Козић, Површ и Зупци у Херцеговини, Насеље 2, 1903, 1153;
[142] HAD, Div. Canc. XIX, 151. за 1392, по исписима М. Петерковића;
[143] HAD, Div. Canc. 36, фол. 233, за 9. X 1407: по исписима М. Петерковића;
[144] Радонић, Акта и повеље I/1, 350. „de providendo dicto magistro Johanni nuncio nostro . . de scorta . pro securitate sue persone; Sokol, н. д. 204, н. 59;
[145] Јиречек, Историја Срба I, 290;

ТРАЈАЊЕ ПУТОВАЊА

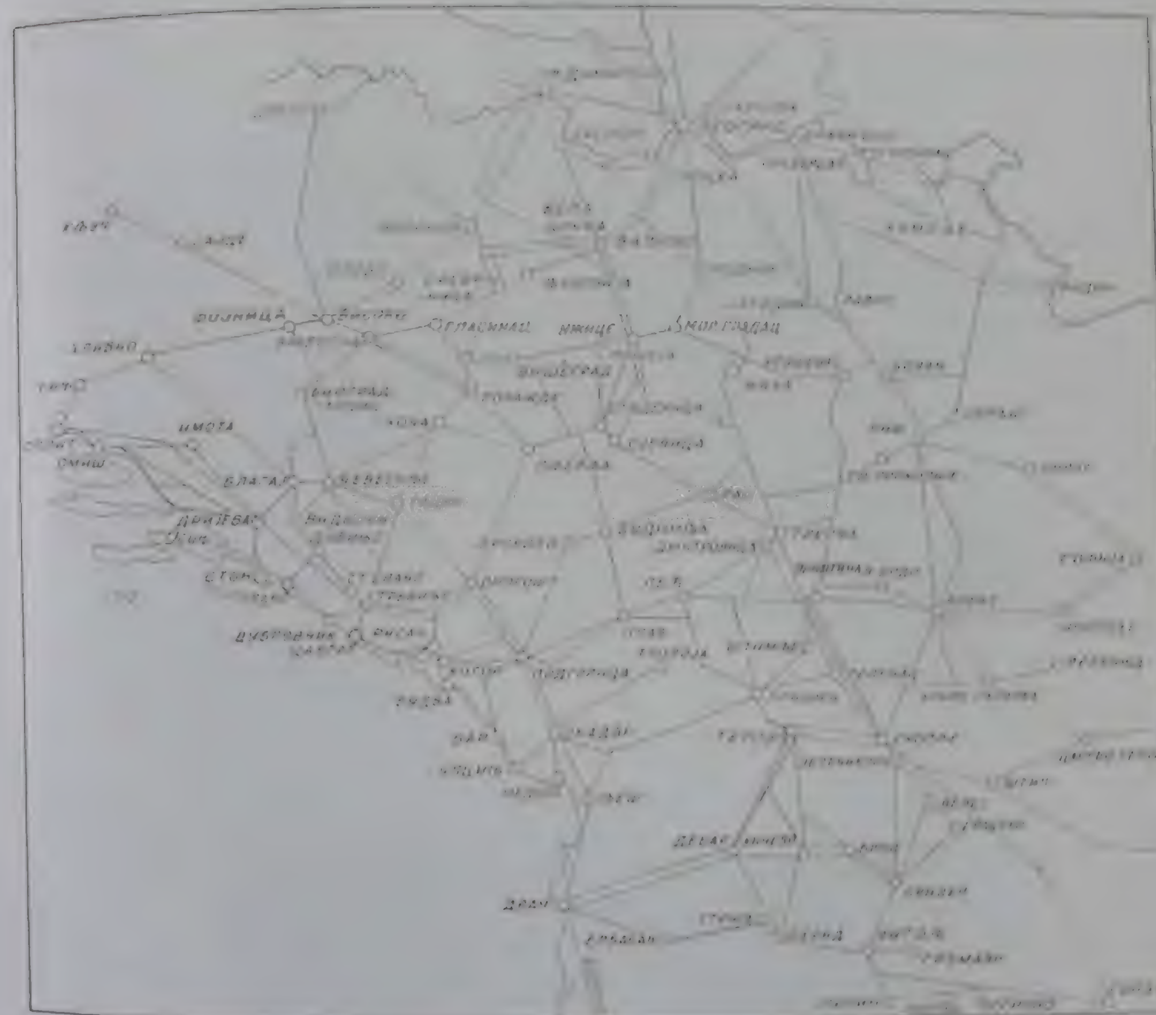
Тешко је утврдити колико ће трајати путовање на извесној релацији, јер оно не зависи само од дужине пута, већ и од многих других чињеница. Наиме, није свеједно да ли се путник креће по лако пролазном равничарском или брдовитом терену, или тешко пролазном планинском, карсном и покривеном земљишту. Даље, није све исто да ли се пешачи, јаши или вози колима. Поред тога трајање кретања зависи и од годишњег доба, атмосферских прилика, сигурности, познавања пута, итд. Из овога излази да се код процене трајања кретања не може говорити о тачном, већ о приближном, односно просечном трајању путовања. Ово се најбоље види из следећих примера: писма деспота Стефана Дубровчанима упућена су из Крушевца 11. VI 1421, а стигла су у Дубровник 21. VI, што значи десетог дана; друго писмо је упућено 19. VII, а стигло је у Дубровник 26. VII, тј. седмог дана;[148] треће је упућено 4. VIII, а у Дубровник је стигло 11. VIII, тј. седмог дана. Иако не знамо којим правцем и на који начин су писма достављена Дубровчанима, можемо претпоставити да су се последња два писма кретала истим правцем и под истим околностима; то није, међутим, био случај са првим писмом које је путовало десет дана.

За основу прорачуна времена трајања кретања узима се одстојање између места поласка и доласка. Отуда су на античким и средњовековним итинерерима, или картама, забележена одстојања у миљама између појединих тачака-насеља на путевима, као на пример, на итинерерима Антонина, Хиеросолимитанума, Анонима из Равене, Појтингеровој табли, итд. Као што смо већ раније поменули, и млетачки картограф Ђовани Франческо Камочо (Giovani Francesco Camocio) је, 1574. године, на једној од својих карата исписао на источној ивици карте сва места са међусобним одстојањима на итинереру од Венеције до Цариграда.

Да бисмо добили приближну слику о трајању путовања доносимо следеће податке:

Путовање из Крушевца до Дубровника доносимо на основу података о преписци деспота Стефана са Дубровачком Репуб-

[148] М. Пуцић, Споменици србски II, у Биограду 1858, 158, 160, 163—164. [illegible] Годишњак И. Ђ. [illegible]



Шема путева у средњовековној Србији и везе са суседним земљама



[illegible] пут Нова Варош—Сјеница, [illegible]



[illegible]

ликом, из које видимо колико је требало времена да писмо стигне из Крушевца у Дубровник и обрнуто. Преписка је вођена због тога што је деспот Стефан узаптио 1.200 литара сребра дубровачким трговцима. Као што смо изнели, прво писмо је стигло из Крушевца у Дубровник десетог дана, друго седмог је стигло из такође седмог дана, четврто десетог дана, пето писмо петнаестог дана.

Лети се стизало из Крушевца у Дубровник за 7 до 8 дана, а зими за 10 до 15 дана.[147]

Из Дубровника до Требиња се путовало 2 дана.[148]

Из Дубровника до Брскова (1311) ишло се 5 дана; из Дубровника до Пријепоља (1399, 1411 и 1433) пут је трајао 6 дана; из Дубровника до Праче у Босни, путовало се 6 до 7 дана; из Дубровника до Вучитрна на Косову путовало се 6 дана.[149]

Од Јеладе (Грчка—Епир) путовало се приликом преноса тела св. Луке, до Смедерева, двадесет и осам дана.[150]

Из Дубровника до Београда, преко Босне, путовало се 10 до 12 дана,[151] а из Дубровника до Цариграда се путовало 25 дана. Курири су овај пут превањивали за 15 дана[152], а од Београда до Смедерева предвиђало се 8 дана.[152a] Од Сплита до Цариграда путовало се 30 дана.[153] Из Беча до Цариграда курири су стизали за 11 дана.[154]

Из Београда, или из Смедерева (1550) до Дубровника се путовало 6 дана. Из Дубровника до Будима (1550) се путовало 13 дана.[155]

Из Котора до Цариграда се путовало 18 дана.[156] Пут је водио преко Плава, поред Голеш планине, преко Самокова и Пловдива за Цариград.[156]

Даље, К. Јиречек даје још и ове податке:

Од Дубровника до Благаја рачунало се да треба 2 дана; до Високог, или Сутиске, код Бобовца, 4 до 5 дана; до Борча код Власенице, рачунало се да треба 5 до 6 дана; до Сребрнице 7 до 8 дана, а до Зворника 10 дана; до Срема 12 дана, а до Кључа

[147] Пуцић, н. м;

[148] Г. Чремошник, Канцеларијски и нотариски списи 1278—1301. Београд 1932, 165;

[149] К. Јиречек, Споменици српски, Споменик СКА XI, 1892, 7;

[150] I. Ruvarac, O prienosu tiela sv. Luke u Smederevo, Rad JAZU 5, 1868, 183;

[151] Радонић, Акта и повеља II/2, 522, 559—560, 573—574;

[152] Matković, Putovanja, Rad JAZU, 62 87, и 89; Sokol, Kurirski saobraćaj preko Balkana u XVI vijeku, PTT Arhiv 5, 1960, 56, нап. 27;

[152a] J. Тадић, Дубровачка архивска грађа о Београду, Београд 1950, 47;

[153] Sokol, Pojava kurira profesionalaca u Dubr. Repub. PTT Arhiv 13, 1968, 74;

[154] V. Sokol, Kurirski saobraćaj preko Balkana u XVI v. PTT, Arhiv, 5, 1960 58, н. 32;

[155] Тадић, н. д. I, 47; Sokol, н. д. 50, нап. 11;

[156] Јиречек, Трговачки путеви, ЗКЈ, I, 285; Sokol, н д. 50—51, нап. 11—12;

2 дана, до градова на Дрини (Самобор, Сокол, и др.) 3 до 4 дана: до Трепче, Новог Брда, Рудника, 7 дана, а кад су неповољне временске прилике 12 до 15 дана.[157]

По К. Јиречеку, на многим од наведених релација, зими је требало два пута више времена.[158]

Донадо да Леце говори да је султан наредио војсци да у року од 15 дана стигне из Једрена и заузме Смедерево.[159]

[157] Јиречек, Трговачки путеви, ЗКЈ I, 273—274, нап. 194;
[158] Јиречек, Трговачки путеви, ЗКЈ I, н. м;
[159] Donado da Lezze, Historia Turchesca. De I. Ursu, Bucuresti 1910, 28. „In termine di giorni 15 si parti d'Adrianopoli, fù del mes d'Aprile, gionto e Samandria subbito ottene quel luoco“

ПУТ ИЗ ДУБРОВНИКА У ДОЛИНУ РЕКЕ ДРИНЕ, ОДАТЛЕ НА „ЦАРИГРАДСКИ ПУТ“

Највећи део Дубровачке трговине одвијао се, углавном, копном и то првенствено у крајеве средњовековне Србије. Роба је ишла караванима из Дубровника на Требиње, Фочу и даље у унутрашњост, или преко Требиња на Оногошт (Никшић), Пљевља и Пријепоље итд. Такође, роба је опремана морем до Котора, Будве, Бара, Улциња и Св. Срђа на Бојани, па се одатле преносила караванима у унутрашњост. До наведених лука су, у више прилика, слати морем посланици, па и курири. Тако, на пример, 1320. године, упућени су посланици српском краљу Стефану Урошу II Милутину, морем до Бара.[160] За Босну каравани су ишли из Дубровника за Дријева, на реци Неретви, или за Благај на реци Буни, и одатле даље за унутрашњост. Међутим, роба је отпремана и морем до Дријева и до других места на Приморју, тако је на пример: 11. I 1403. године, босански краљ Остоја тражио од Дубровчана да упуте из Дријева у Омиш жито морем.[161]

Каравански пут који је водио у источни део Босне, преко Требиња, Гацког, Тјентишта и Фоче, био је познат у актима Дубровачког архива као „via Drine“, а ређе „via Bosne“.[162] Овај пут се још звао и „via Goze“, због важности Хоче, данашње Фоче, као трговачког центра, или „via Trebigne“, по највећем месту на путу.[163] Овим се путем ишло од Фоче, преко Горажда, до Лима, или од Фоче, уз реку Ћехотину, преко Пљеваља, на Пријепоље.

Из Дубровника је полазио пут непосредно из града, са Плоча, па се стрмо пењао јужним падинама Срђа (к. 412) до Жарковице, одатле на село *Бргат* (Viregetum, Uirgatum, Bergatum, Бргат), које лежи на висоравни, између Жрновничке жупе (Breno) и Шумета (Zonchetto, Xonchetto). Даље, пут је ишао преко царине „на Леденицах“, или Царина, како су се од 1419. године звале Леденице изнад Бргата.[164] Данас се то место зове Иваница. На деоници Дубровник — Бргат, и даље, ка Лугу, утврдили смо, приликом теренског истраживања 27. VIII 1956. године, да је

[160] Mon. Rag. B. 256—257;
[161] Стојановић, Повеље и писма I. 438 (433);
[162] Динић, Каравanska трговина 125;
[163] Дес. Ковачевић, Трговина у средњ. Босни 159; нап. 20;
[164] Јиречек, Путеви 288, нап. 249 . . . „ad Brenum et usque Ledenicam“;

сачувао средњовековни карактер пута, упркос многобројних оправки кроз векове, а нарочито оне из Наполеоновог времена, која је сачувана у традицији народа. Још и данас се сусрећу натоварени коњи, мазге и магарци, који из Бргата и околних села иду старим путем за Дубровник и обрнуто, оживљавајући слику старих каравана.

Од Царине пут је водио у плодну долину Требишњице, и Требиња (Leusinum, Tribunia, Trebigne, Требиние), град, жупу, средиште истоимене области и царину. Требиње је представљало веома важан саобраћајни чвор сухопутних комуникација, где су се стицали и рачвали путеви, и то:

а) На исток, пут је пролазио поред града *Мичевца*, кроз жупу Врм, затим поред жупског града *Клобука* за Оногошт, а одатле преко предела Језера, реке Таре за Брезницу—Пљевља где је избијао на тзв. „Цариградски пут“. Напомињемо да је од Требиња водио и стари римски пут истим правцем, а највероватније и истом трасом за Оногошт, што се да претпоставити, с обзиром на постојање старог римског моста на реци Моштаници, западно од Никшића, као и налазима миљоказа у селима Кусиде и Трубјели.[164] У Дубровачком архиву, за овај пут се каже „Via [illegible]“, затим „Via Anagasti“, или „La via de le planine inverso Anagasto“.[165]

б) На запад је пут ишао преко Лута, Попова Поља за Дријева, или из Требиња преко Љубиња за Видовски град, данашњи Столац, а одатле преко предела Дубраве за Благај, или преко планине Трусине за Невесиње.

На терену, у Луту-Поповом Пољу, обишли смо (27. VIII 1966. године) део старог пута, који је из Требиња водио за Дријева. На релацији села Арбанаћка, села Цицино, села Петровићи [illegible] увек је стари пут на неким местима прилично добро сачуван. На аустроугарским секцијама размере 1 : 75.000 и нашим секцијама 1 : 100.000 пут је уписан као „Каравански пут“ а у народу је још сачуван и под именом „велики пут“. Пут је водио [illegible] Лут преко равничарског карсног земљишта, чију основу [illegible] камен, а где је основа земља-хумус, онде је наслагано [illegible]. На деловима пута, где је земљана основа, доста је добро сачуван изглед старог пута са већим ивичним камењем, од онога у средини тела пута. По сачуваним остацима да се закључити да се ширина пута кретала од 2,5 до 3 метра.[167] Од Арбанаћке сред-

[164] [illegible], н. д. 235, сл. 79; 260, сл. 108; 266, сл. 117; стр. [illegible], сл. 24;

[165] HAD, Lett. e Comm. di Levante 1402—1410; Јиречек, Путеви 202; [illegible]; Динић, Караванска трго-

[166] [illegible]

њовековни пут води на Завалу, одатле се настављало преко села Хутова за Дријева (mercatum Narenti). У Завали се овај пут укрштао са оним који је из Сланог ишао преко Величана, на Љубиње, а одатле преко Стоца за Невесиње или за Благај. Вероватно да је тзв. „Сланска цеста“, која се помиње у Лимској повељи Уроша I, 1254—1264. године, приликом разграничења Бивољег села код Почитеља, ишла од Сланог на Завалу, а одатле преко Хутова на Дријева.[168] Према налазу остатка старе калдрме на простору село Равно — село Trијебањ, овај пут је највероватније ишао преко поменутих села на село Трнчине а одатле на село Хутово и Дријева.[169] За овај правац средњовековног пута од Требиња за Дријева Пашалић претпоставља да је унутрашњи крак римске цесте која је ишла из Salone (Солина) преко Narente (Неретве) за Scodru (Скадар) и то преко Dalluntuma-Diluntuma (западно од Требиња), на Adzizio (на Поповом Пољу), и на Leusinum (Требиње — Арсланагића мост).

Ова претпоставка је неодржива, јер је Д. Сергејевски утврдио да је Dalluntum-Diluntum Столац, а Pardua село Градац, југоисточно од Љубиња, затим да се станица Adzizio вероватно налазила код данашњег села Моско, а Leusinum код села Паника, северно од Требиња.[170]

Други пут је водио из *Требиња* на запад, поред манастира Тврдоша за Љубиње, или се настављало до села Старо Слано, па се одатле ишло преко села Жабице и Љубиња и стизало у Видовски град, данашњи *Столац*. На томе је путу, између села Жабице и села Грабље (4 км. југоисточно од Љубиња) био опљачкан и убијен један Дубровчанин 29. VII 1445. године.[171] По писању Обрена Ђурића-Козића, овај пут се одвајао од железничке станице Хум, између Јушића и Петровића, па је силазио у реку Требишњицу, према Старом Сланом, у Вардиште, у Љубиње и Столац. Кад је Попово Поље било под водом, ово је био најпогоднији пут за употребу. Од овога се одвајао један пут преко села Влаховића, у љубињском крају и водио преко Рудине, Дабра, уз Трусину, кроз Ракове Ноге, у Невесињско Поље.[172] Као што смо раније напоменули, од Стоца пут је водио за Босну преко предела Дубраве и Благаја, или за Србију преко Невесиња.

На крају, из *Требиња* је један пут водио испод Премишља и села Полица, југоисточно од Требиња, на село Главску, а одатле у *Цавтат*.[173] На основу многих налаза и остатака

[168] Споменик СКА III, 1890, 9;

[169] Подаци су добивени од Mariane Wenzel, 1959. г. Ширина калдрме се креће од 1,5 до 2 метра. Ивично камење знатно је веће од оног у средини пута.

[170] Pašalić, н. д. 62—64; D. Sergejevski, Rimska cesta Narona-Leusinum, GZM XVII, 1962, 111—113; исти, Rimska cesta od Epidauruma do Anderbe, GZM XVII, 1962, 73—109;

[171] HAD, Lam. de For. 19, фол. 146′ . . . 29. VII 1445. inter Xabize et Grabie“;

[172] Ђурић-Козић, н. д., насеље 2, 1150—1151;

[173] Динић, Караванска трговина 130; највероватније да се из Цавтата ишло преко Требиња за Полимље:

старог пута код Требиња, Еванс је утврдио да је овим правцем ишао римски пут, који је са јадранске обале изводио на реку Дрину и средњи Дунав. Због великих наслага земље пут се не види, али се са мора, или са брда, још увек и данас добро уочава траса старог пута.[174] За овај пут који се види у позадини Жрновничке жупе, Јиречек каже да је водио из Епидавра-Цавтата према Нарони и да се помиње у дубровачким катастрима XIV века (1362), под именом „via vetus, quae vocatur via regis".[175]

По Обрену Ђурићу-Козићу, код села Горице се прелазила река Требишњица те се настављало за Билеће, прелазећи преко села Јасена и предела Љубомир, долазило се у подручје влаха Мириловића, истоименог данашњег села, па у Билећско Поље и напослетку у Билеће.[176]

Идући преко села Ораха и Билећа на север, у висини села Трнавице, одвајао се пут на запад код села Плане, па је водио преко Дабарског поља и старе жупе Ветанице, која се помиње у летопису попа Дукљанина, за Невесиње, или Видовски град, и даље за Благај. Веома је вероватно да су 5. II 1450. године Дубровчани користили овај пут, када су „De dicto loco Dabar" ишли „Versus Ragusium" како то стоји у једном дубровачком документу.[177] По Јевти Дедијеру, овај пут из Требиња за Билеће, водио је преко планине Гљиве на село Јасен, затим на село Моско у билећску котлину, где се налазио султанов каравансарај. Код Гљиве, данас Гљиве, био је опљачкан, 15. III 1446. године, на путу за Склавонију (Србију) Ст. Менковић, од људи Војводе Стефана.[178] Од Билећа пут је настављао на Бијелу Рудину, село Трнавице, источном падином планине Планик, па се преко села Корита и Кључа силазило у Гацко.[179] Пошто се прешла мала котлина код села Корита, где су 1612. године, како пише К. Јиречек, биле велике шуме, долазило се у долину Црнице, источно од града Кључа, једног од Сандаљевих двораца — престоница, а касније и херцега Стефана и његових синова. Из Црнице, у којој се налазила царинарница 1378. године,[180] долазило се у Гатачко поље и у Гацко.

Гацко (Geccha, Gececha, Гьцко), град жупа и област, помиње се код попа Дукљанина, као жупа Gerico, док се у Светостефанској хрисовуљи, из око 1315. године, помиње као област Гьцко, а код Данила, у биографији Стефана Уроша I, као земља где је Драгутин победио свога оца.[181] Идући од Гацког, углавном у правцу севера, пролазило се кроз село Врбу па се стизало на

[174] Arthur John Evans, Antiquarium Reserches in Illyricum, pars I, II, Westminster 1883, 95—105; Pašalić, н. д., 63—64;
[175] Јиречек, Путеви 217, нап. 11;
[176] Ђурић-Козић, н. м.;
[177] HAD, Lam. de For. 23, фол. 41', за 5. III 1450;
[178] HAD, Lam. de For. 20, фол. 80, на путу „in Sclavoniam et esset a [illegible]";
[179] Јев. Дедијер, Билећке Рудине, Насеље 2, 1903, 770—771;
[180] Јиречек, Путеви 289, нап. 252;
[181] Љ. Ковачевић, Светостефанска хрисовуља, Споменик СКА IV. 5; Данило, Животи, 17 (у преводу) — „у земљи званој Гацко";

превој Чемерно (к. 1373), које се помиње 1431. године;[182] ту је, иначе, вододелница Јадранског и Црног мора. Од Чемерног се стизало стрмим источним падинама ка изворном делу реке Сутјеске и ка тврђави Вратару. И данас се на овом делу пута, тј. од Чемерног до изворног дела Сутјеске, почев од око 200 метара раздаљине од метеоролошке станице и хотела, наилази на трагове старе калдрме. Још увек ови остаци старог караванског пута служе сељацима као пречица на путу за Гацко и обрнуто. Тврђава Вратар је бранила улаз у теснац реке Сутјеске; ту се 1435. и 1456. године налазила царина херцега Стјепана.[183] Још се виде рушевине тврђаве, скоро вертикално изнад реке. Тврђави се прилазило путем, који је, формално био, уклесан. Овим тешким путем се по нужди прелазио теснац када би набујала река или када би река однела мост. Према казивању сељака, при сваком прелазу каравана овим путем, настрадало би по неколико натоварених коња. Остаци старога пута највећим делом су уништени изградњом ауто пута од Фоче до Гацкога, али и поред тога остали су мањи делови наизменично на десној и левој обали реке Сутјеске. Излазећи из клисуре, пут је прелазио на десну обалу, поред села Тјентишта, које по К. Јиречеку долази од речи „tenta-tentarium" = шатор.[184] У Тјентишту се вршио преглед робе, која се склањала у магацине, док су кирицијe ноћивале под шаторима. По завршетку другог светског рата село је пресељено (1945), а цео предео око Тјентишта је проглашен за национални парк. У Тјентишту је постојала царина херцега Стјепана 1450. године, затим кућа у којој је ноћивао када је путовао у Пиву.[185]

Према сачуваним остацима старе калдрме код Тјентишта, пут је ишао ка Попов-мосту, где је скретао на исток, пролазећи поред села Ђурево и Космана, на саставу Пиве и Дрине, где је војвода Сандаљ обичавао летовати.[186] Од Космана, пут је водио високо левом обалом Дрине све до села Брода, где је прелазио на десну обалу, па се стизало у Хочу.

Хоча (Choza, Chozza, Хоча, Хотьча, Ходьча), данас варошица Фоча у Босни. Рамберти је прошао овим путем 1534. године и каже да је на релацији Царине, Drien (!) пут водио пустом гором са голим и тешко пролазним карсним стењем изнад провалија Конавала (!) односи се свакако на Жрновничку жупу. Поред напред побројаних места, од Дубровника до Хоче, Рамберти помиње још и село Врбу (Verba), која и данас постоји, како смо то раније навели, затим село Орах (Orach), које се налази јужно од Билећа, а не у пределу Хоче, како то стоји код Рамберти-а. Даље, путописац наводи да су тврђаве Кључ и Вратар порушене.[187]

Од *Хоче* одвајао се један пут на исток за *Пљевља*, стару Брезницу, и даље за Сјеницу, односно на „Цариградски друм".

[182] Јиречек, Путеви н. м.;
[183] Јиречек, Путеви 289, нап. 255;
[184] Јиречек, Путеви 290;
[185] Jorga, Notes II, 437; Динић, Караванска трговина 136;
[186] Јиречек, Путеви 252, нап. 122;
[187] Josafat Barbaro Ramberti, Cose de Turchi, Vinezia 1537, 125; Matković, Putovanje, Rad JAZU 56, 211 и 213; Дедијер, Херцеговина 110—112;

За постојање овог пута, поред осталих докумената, постоји и једна белешка путних трошкова, датирана 20. X 1475. године, непознатог аутора, у којој се наводе трошкови на релацијама између места кроз која је прошао путник, и то: Дубровник — Фоча, Фоча — Пљевља, Пљевља — Пријепоље, итд.[188] Долазећи из правца Новог Пазара (Neuwemarschet), преко Пријепоља (Prepola), немачки витез Арнолд фон Харф стигао је, крајем XV века у Пљевљу (Plevna) и одатле у Фочу (Gotzei), итд.[189] По Рамбертију, једино што се може рећи о правцу кретања на овој релацији, јесте да је од Фоче пут ишао преко планине Ковача (Covatz) (која и данас постоји под истим именом југоисточно од Чајнича у Босни), и ту је избијао на „Цариградски пут" и њиме продужавао за Пљевља, Пријепоље и даље. Од остала три места, тј. Braccha, Uvista, Pontovico, која путописац помиње, данас постоји село Уништа, западно од Пљеваља, на десној обали Таре, и село Викоч, на левој обали реке Чехотине, југоисточно од Фоче.[190]

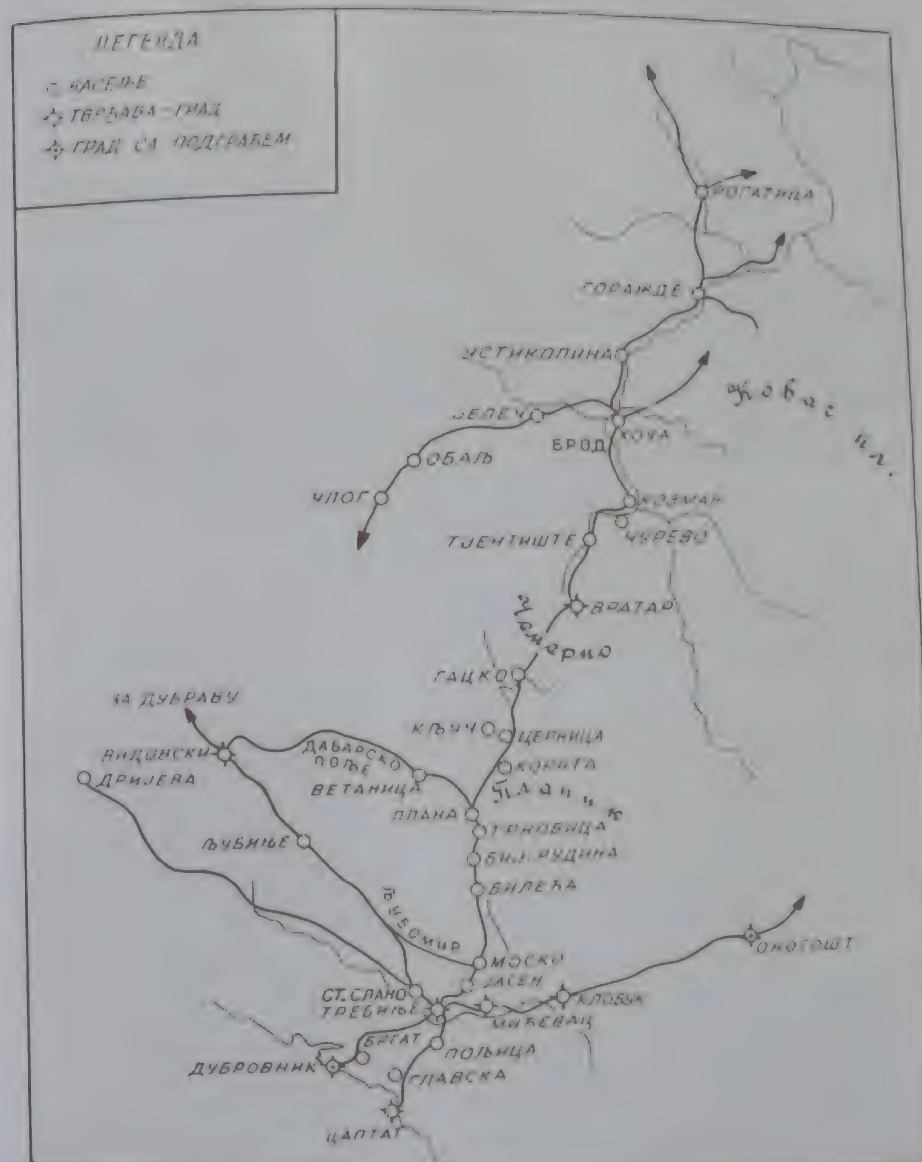
Приликом теренског истраживања остатака пута на деоници Фоча—Чајниче, екипа је кренула из Фоче преко Превраћког потока, где су између села Горњи и Доњи Превраћ видљиви остаци калдрме у дужини око 6 метара, а ширине око 1 метар. Пут даље води крај села Златари до шуме Бача где су утврђени знатни остаци старе калдрме од тврђег сиво-зеленог камења, са ивичњацима од већег плочастог бираног камена. У дужини од 105 метара очуван је поплочан пут ширине 1,40—1,50 м, који се наставља ширим путем, од истог камена, 2,70 м ширине, у дужини од око 50 м; пут иде изнад садашње стазе којом се користе мештани и путници. Још 77 м пружају се остаци поплочаног пута са очуваним једним ивичњаком, али се ширина пута није могла утврдити јер је скоро цела стаза покривена растињем.

Утврђивање остатака овог пута потврдила су причања мештана да се из Фоче путовало за Пљевља првенствено преко Чајнича на Ковач планину, а не долином реке Чехотине, како се то до сада сматрало.[190a]

Према подацима прикупљеним на терену (августа 1957. г.), један пут из Пљеваља за Фочу водио је јужно од реке Чехотине преко села Тикова, села Орље, села Градца, села Шуле, села Војтине, одатле у село Челебић, село Потпећ и Фочу. На релацији Пљевља — село Тикова — село Градац, наишли смо на остатке старе калдрме код села Орља.

Други један пут одвајао се на запад и то 4,5 км јужно од Фоче, код села Брода, данас фабрике лепенки. Пут којим се из Тјентишта ишло за Фочу овде је прелазио реку Дрину и њеном десном обалом настављао се све до Фоче. Пут у правцу запада водио је кроз средњовековну жупу Говзу, данас истоимено

188 Стојановић, Повеље и писма II, 451 (1063);
189 Matković, Putovanje, Rad JAZU 42, 182;
190 Matković, Putovanje, Rad JAZU 56, 1881, 213, 215, 216;
190a Екипу су сачињавали: Др Гавро Шкриванић, научни саветник, Гордана Томовић, асистент и Милица Николић, стручни сарадник — сви из Историјског института. Истраживање је извршено 20. јула 1970. године;



Пут из Дубровника на север, у долину Дрине



Пут уз реку Сутјеску, ка Вратару и Чемерном



Од Чемерна, ка извору Сутјеске

село и речица југозападно од Фоче (у Летопису попа Дукљанина је забележена као „Гобза"), затим кроз жупу Бистрицу у заплави истоимене реке, западно од Фоче, преко градова: Јелеча, Обља и Улога, одакле се један пут одвајао за Конац Поље, а други, преко планине Морине, која се помиње 1436. године, за Невесиње. Град Јелеч са својим насељем Подјелеч, припадао је жупи Бистрици; помиње се 1438. и 1450. године. Код Подјелеча је 27. X 1425. године, опљачкана роба дубровачких трговаца.[191] Југозападно од села Миљевине, наишли смо на остатке старе калдрме (1957) ширине од 2 до 2,5 метра. Преко реке Бистрице постоји стари камени мост који води на стару Ченгић кулу из XVI века. Мост има два сводаста распона на сувом, док је трећи дозидан у новије време. Други стуб је подигнут на огромном камену који стрчи из реке. Ширина моста је 3,4 метра.[192] Из Миљевине, како се данас назива цео тај крај у пределу истоименог села и Јелеча, пут је настављао на запад преко Загорја на град Обаљ, данас село са развалинама старог града који се помиње 1444. и 1454. године у поседу херцега Стефана,[193] а одатле је настављао у правцу југа до града Улога (Ulogh) где се, како смо већ једном напоменули, налазила царина 1406. године.[194] О путу од Улога за Конац Поље и Невесиње биће говора касније.

Од Фоче пут је настављао на север, низводно долином реке Дрине на *Устиколину* (Husticoligne, Vsticoligna, Osticolina), која се помиње 1399. године, као дубровачка колонија, а 3. V 1413. године као царина Павловића „nel so contrada in Ostocolina".[195] Од Устиколине ишло се левом обалом Дрине до *Горажда* (Ghorasda), града, трга и жупе. Као град, Горажде се помиње 1444. године у повељи арагонског краља Алфонса V; међутим много је познатије као трг, одакле се у XIV веку извозило разноврсно жито за Дубровник, Стон и Котор.[196] Карактер важног трговачког места Горажде је задржало и за цело време турске владавине. Према добивеним подацима од проф. Расима Живојевића, из Горажда, данашњи трг у Горажду, близу моста, звао се „караван серај", а од многобројних дућана, око тридесет је, поред осталог, припадало двема џамијама. У Горажду су постојала три брода: један код цркве св. Георгија у селу Сопотници, 3 км. северно од Горажда, затим други код данашњег моста у вароши, и трећи, на јужној ивици вароши, код места званог „Жвањ", што значи брод или газ. Најсигурније и највише се Дрина прелазила код села Сопотнице, одатле је остала у народу изрека: „Кад нигде не можеш прећи Дрину, онда иди код Сопотнице". Тако-

[191] Динић, Земље херцега 217; Вл. Ћоровић, Хисторија Босне I, Београд 1940, 433, нап. 2;

[192] Овом приликом благодарим Ратку Томовићу, учитељу у селу Миљевини, који ми се нашао при руци приликом теренског испитивања августа 1957. год.;

[193] Динић, Земље херцега 217;

[194] Jorga, Notes II, 111; Динић, н. д., 159; нап. 20.. „alta via de Xagorie in Viseua";

[195] Јиречек, Путеви 290, нап. 256;

[196] М. Динић, Одлуке већа Дубровачке Републике I, Београд 1951; 382—385;

ће, река се прелазила великим чамцима тзв. „ћемијама". Између села Копачи и Сопотнице постоји село Зидине, у коме су, према сачуваној традицији, били дубровачки магацини и одмаралиште.

Од Горажда су се рачвали путеви у све стране. На запад је ишао преко села Јабуке, на село Месић, Прачу и поред града Ходидједа у Врхбосну. Други један споредан пут ишао је из Горажда на село Јабуку, село Осјечане, село Баре, на Ренавину и Прачу. Остаци старог пута-калдрме сачувани су прекидима на дужини од 1,5 до 2 километра и ширини до 2 метра између села Месића и вароши Борча (на Прачи) па на брдо Кланац, код чесама близу села Јабуке.[197] На север пут је ишао на Рогатицу, где се одвајао за Соколац, Вишеград, Сребрницу и даље за манастир св. Димитрија. Путем од Сребрнице за Борач ишао је 26. X 1449. године Ст. Стојсалић, када је био нападнут „Sub Boraz in domo Dohanerii".[198]

[197] Подаци су добивени од Нурке Коњлића, из села Коњлића код Горажда.

[198] HAD, Lam. de For. 22, фол. 264, за 26. X 1449. г.;

ПУТ СЛАНО—ЉУБИЊЕ—СТОЛАЦ И ДАЉЕ НА СЕВЕР

Између Дубровника и ушћа реке Неретве постојао је пут, који је ишао из Сланог, у Приморју, преко Завале за Љубиње, Столац и одатле преко Невесиња за Србију или, преко Благаја за Босну.

Слано (Slano) је припадало Дубровачкој Републици 1399. године, а до тада је било у власти херцеговачке властеле. Док је Ђурађ Балшић (1373) као „господар овојзи земли приморској, која је около Дубровника", дозволио босанским трговцима, поносницима и власима да могу слободно ићи преко Сланог, или другим путевима у град.[199] Овом дозволом су обухваћени путеви, како они уз обалу, тако и они, који су везивали Слано са залеђем. Обалски пут који је ишао преко Сланог био је онај који је из Дубровника водио преко Стона, на ушће реке Неретве. Веза са залеђем ишла је преко Завале (Savala), која се помиње 1372. године, затим на село Величане, одатле на село Галчиће, па на Љубиње, те се стизало у Видовски град, данас Столац, по Видовом пољу, „Planum Sancti Viti" (1417).[200] Под именом Столац јавља се 7. V 1420. године.[201]

Од Стоца је један пут водио за Благај, преко предела Дубраве, које се помињу код попа Дукљанина под истим именом.[202] Пут је пролазио поред села Тријебањ (Triebani), где је био нападнут 1444. године, дубровчанин Андрија Растић, када је носио новац за босанског краља.[203] Остаци овог старог пута, са средњовековним стећцима, сачувани су код села Ходова, Радимље и Ходбина Хана.[204]

Други пут водио је из *Стоца* за *Невесињску жупу*, прелазећи преко средњовековне жупе Дабар (код попа Дукљанина Дебре), где је био опљачкан неки трговац 1275. године „in Debre", а 1382. године помиње се, поред „Порима и Клобука (Chobuch)", као место преко којег не треба да прође дубровачки посланик

[199] Miklosich, M. S. 183, 184;

[200] Динић, Земље Херцега 182, нап. 46 и 47;

[201] HAD, Lam. de For. 4, 190;

[202] Ф. Шишић, Летопис попа Дукљанина, Београд—Загреб 1928, 327; HAD, Lam. de For. 2, 6;

[203] Динић, Земље Херцега 183, 184, нап. 51;

[204] Подаци добивени од Mariane Wenzel;

босанском краљу; 1404. године опљачкана је стока „In Lubigne et in Deber“.[205] Одатле се настављало преко жупе и планине Трусине, која се помиње 1468. године као Херцегова граница.[206] Пролазећи поред града Биограда, (данас предео и развалине старог града југоисточно од Невесиња),[207] стизало се у Невесиње.

Према истраживањима Д. Сергејевског, римска цеста ишла је од Нароне преко села Клепаца, преко пута Чапљине, Дубраве и Јасена према Зовом Долу. До Јасена је цеста сигурно установљена, међутим, према Зовом Долу само се предпоставља. Од Зовог Дола цеста је ишла поред села Оџака, Дреновика (код Кифиног села), села Бијења, села Пресјеке и села Крушевљана за Борке и Коњиц.[208] На 3 км. југоисточно од Коњица нађен је 1 миљоказ, а у продужењу овог пута према Сарајеву, нађена су још 3 миљоказа.[209] По подацима добивеним од М. Wenzel, априла 1959. године, код села Дабрице и код села Стјепан Крст постоје остаци средњовековног пута, који је ишао до села Удрежња, где се један крак одвајао за Невесиње, а други према Дреновику (Кифином селу). Овај пут је, изгледа, пролазио поред града Веначац (данас у развалинама), јужно од Невесиња, „под градом Веначацем на Невесињу“ (1435. 10. X), или 31. VIII 1453. године „sotto Vinazac“.[210] За Србију или Босну се настављало раније описаним путем.

[205] Јиречек, Путеви 237, нап. 83;
[206] Динић, Земље Херцега 249, нап. 32;
[207] Динић, Земља Херцега 204, нап. 124: „sotto castel de Biograd de Nevesigna“;
[208] Д. Сергејевски, Споменик СКА 77, 1934, 25–26;
[209] Сергејевски, н. м.;
[210] Miklosich, MS 383; Iorga Notes II, 496;

ПУТ ОД УШЋА НЕРЕТВЕ ЗА БОСНУ И ДОЛИНУ РЕКЕ САВЕ

Пут од ушћа реке Неретве за Босну, Дубровчани су звали „Via Narente“, односно „Неретљански пут“, по реци чијом је долином пут водио, као и „Via Chelmi“, тј. „Хумски пут“. према области кроз коју је пролазио.

Пут долином реке Неретве преко Иван планине представљао је најважнију везу Босне са Јадранским морем. Благодарећи долинама њених притока, главни пут је био повезан са другим путевима, како оним који су ишли паралелно са обалом тако и оним који су са обале изводили у унутрашњост земље. Налазећи се у близини Дубровника, долина реке Неретве је била од особитог значаја за дубровачку трговину са залеђем. Од Дубровника се саобраћало ка ушћу Неретве копном, поред Стона, и морем, обилазећи Стонски Рат, односно данашњи Пељешац. Дубровачко посланство босанском краљу, 1392. године, ишло је преко Стона, барком до Неретве.[211] На самом ушћу налазило се много мањих пристаништа и малих факторија, које су, посећивали многи поморци из Далмације и са талијанске обале.[212] Било да се ишло морем или копном до Дријева и Некрања, даље се настављало караванима, као што ћемо касније видети, левом обалом Неретве на Бишће, па преко планине Порима на Коњиц, Иван планину, а одатле у рударску област Фојнице, Крешева, Дежевице и Дусине, или за жупу Врхбосну, даље на Високо, било за Сутјеску, Каменицу и Олово или, током реке Босне, за долину реке Саве. Кроз Врхбосну је пролазио пут који је из Метлике изводио на тзв. „Цариградски пут“, као и пут који је преко Гласинца изводио на реку Дрину, одатле за место код манастира св. Димитрија на реци Сави, или преко Ваљева, за Београд.

Прва полазна тачка налазила се пред главним ушћем на малом каменом острву *Осињ* (scolim Ossin, Usin, Vasigni) и *Посредници* (scolim Posterinica, Posrinica) (између главног рукава и мале Неретве), где се налазила дубровачка факторија. Одатле се ишло речним током, пролазећи жупу Луку, која је обухватала онај мочварни крај око реке Неретве од доње Брегаве и Треби-

[211] HAD, Ref. XXIX, 11/6 за 1392. г.; по исписима Мих. Петерковића у Историјском институту;
[212] Јиречек, Путеви 292, нап. 263;

жата, па до мора,[213] затим се пролазило близу места Десне, даље недалеко од тврђаве Вратара (данас село Доњи и Горњи Вратар, са развалинама старог града, северозападно од Метковића), стизало се у *Дријева-Дрива* (forum Narenti, vel mercatum de Narenta) неутврђено место, али насипом заштићено од поплаве (данас село Габела, на левој обали Неретве). Трг Дријева је представљао центар неретљанске трговине и као такав је имао велику царину и многе магацине, не само дубровачке већ и осталих далматинских градова, како за со тако и за остали материјал. Немања са браћом гарантује (1186) слободу трговине Дубровнику у Дријевима.[214]

Од Дријева пут је настављао левом обалом реке Неретве, прелазећи преко Некрања, који се по М. Веги налазио на десној обали реке Крупе код села Вишића.[215] У Некрању (Necragne) се налазила царина, 1405. године, војводе Радича Санковића. Пут је даље ишао преко Нереси-а, који се налазио на десној обали реке Брегаве, између села Тасовчића и села Пребиловаца[216], па је прелазио пределом Дубраве до Бишћа, под градом Благајем (Blagay). На овом путу је код села Ходбине украден, 13. IX 1447. године, један од три товара воска, послата за Неретву од стране Вукца Грубачевића.[217] Данас постоји Бишће поље, док се средњовековни дворац налазио у подграђу Благаја,[218] који је у X веку био престоница Захумља.[219] У Бишћу су одседали босански краљеви; Дабиша 1395. године, затим Остоја 1399. и 1403. године.[220] Ту је краљ Твртко издао 2. XII 1382, повељу Дубровчанима.[221] У данашњем облику — Благај се јавља први пут 1. XI 1423. године.[222] По Јефти Дедијеру, на Буни је у средњем веку била једна од знаменитих скела на путу с приморја у Босну.[223]

Поред града Благаја пролазио је пут на исток за *Невесиње*. У Невесињу се рачвају путеви: на север преко *Конац Поља* (Cenazpoye de Nevessigne), где је 18. VII 1406. године војвода Сандаљ успоставио царину,[224] затим је пролазио поред села Заборани, где се налазио дворац Санковића[225] Одатле се продужавало поред Врабача, где се такође налазила царина од 1405. године, затим поред села Борци, где је поред средњовековног гробља пронађен и један миљоказ, па се стизало у Коњиц (Co-

[213] М. Динић, Трг Дријева у средњем веку, Год. Н. Ц. XLVII, [illegible] 111;
[214] Ј. Радонић, Дубровачка акта и повеље, I, 8
[215] M. Vego, Naselja Bosanske srednj. države 79;
[216] M. Vego, Naselja Bosanske srednj. države 79 и 80;
[217] HAD, Lam. de For 21, фол. 175.. „dum essent in loco vocato [illegible]";
[218] Jorga, Notes II, 213 ... „Bisze sotto Blagay";
[219] Ст. Новаковић, Српске области X и XII века, ГСУД XLVIII, [illegible]
[220] Jorga, Notes II, 63, 77 и 90, нап. 3;
[221] Стојановић, Повеље и писма I, 85;
[222] Стојановић, Повеље и писма I, 337;
[223] Дедијер, Херцеговина 250;
[224] Јиречек, Путеви, 298, нап. 290;
[225] Jorga, Notes II, 111;

nicium, Chognic). Налаз миљоказа указује да је ту пролазио и римски пут. Од Конац Поља се одвајао један крак према североистоку на планину Морине, па преко Улога и Обаља и жупе Бистрице, пролазећи поред града Јелеча, стизало се у Хочу, данашњу Фочу. Од Невесиња, идући према истоку, два пута су изводила на „Дубровачки пут": један је водио поред села Колешко, преко Хвојнице на Гацко, други пут је пролазио поред Биограда, данас предела јужно од Невесиња, затим планине Трусине и жупе Ветанице на Плану или Рудине.[226] Идући овим путем, 27. X 1442. год. по доласку у предео Рудине, био је опљачкан дубровачки караван.[227] Оба ова пута везивала су се за „Дубровачки пут", и то први код Гацког, а други код Плане. Напослетку, један пут је ишао на југ, поред тврђаве Веначац, па даље на југозапад за Видовски град, данас Столац.

Од Благаја пут је ишао на север, преко данашњег Мостара, на чији први траг наилазимо 1452. године, као место где се налазе две тврђаве поред „моста" на Неретви („Blagay et do castelli al ponte de Neretua"). Као место први пут се помиње крајем XV века.[228] Из околине Мостара ишло се на север преко босанских планина да би се стигло у северну Србију и Угарску.[229] Из долине реке Неретве прелазило се преко планине Порим, докле су дубровачки посланици имали да прате босанског краља Твртка I, 1382. године.[230] После кратког хода наилазило се на пут који је из Невесиња водио за Врабач и Биоград на Неретви, где је био опљачкан Цвјетан Милишић, 20. VII 1445. године.[231]

Из Коњица пут је водио преко Иван планине, пролазећи кроз село Брадину; једним краком је водио преко Пазарића за Сарајевско поље и одатле преко Гласинца на Романији за Дрину, а другим краком долином реке Лепенице, све до њеног ушћа у реку Фојницу, где се рачвао за: Бусовачу, Фојницу, Крешево, Дежевицу и Дусино, и напослетку за Височко, на левој обали реке Босне. Из Сарајевског поља водио је природан пролаз ка Кисељаку и даље, долином реке Млаве, за средњовековни рудник железа Бусовачу у жупи Лашви, или у рударски предео око Фојнице. Многобројни трагови римских насеобина и античког рударства указују да је овај базен био повезан са главном комуникацијском мрежом.

Средњовековни пут од ушћа реке Неретве, са свим својим скретањима-варијантама — за Невесиње, затим преко планине Порима на Врабач и Коњиц, па преко Иван планине, било ка

[226] Јиречек, Путеви, 298;
[227] HAD, Lam. de For. 16, фол. 46, за 27. X 1442. г;
[228] Јиречек, Путеви, 293, нап. 269;
[229] HAD, Lett. e Comm. di Lev. 1430—1435; Јиречек, Путеви 292, инструкције посланицима краљу Босне 25. XI 1431. г.;.. „oltra lo monte per andar in Sclavonia, o Hungaria et altro";
[230] К. Јиречек, Споменици Србски, Споменик СКА XI 37.. „usque in Porim"; Динић, Одлуке I, 271;
[231] HAD, Lam. de For 19. fol. 139 и 22. fol. 105'.. „in loco vocato Eretua sub Belgrado";

Сарајевском пољу преко Пазарића, и Илице (Aquae), или ка рударској области у пределу Фојнице, углавном је ишао правцем старог римског пута, па шта више и на многим местима његовом трасом, како је то утврдио F. Ballif.[232]

Високи, данас Високо на левој обали реке Босне, са развалинама старог краљевског града на стрмој каменој стени. Под градом се налазило подграђе Подвисоки, које је, како каже К. Јиречек, као и сва трговачка места у Босни, имало име града са предметком „под“, латински „sub“, талијански „sotto“. Одатле се Високи јавља као Подвисоки у овим облицима: Poduixochi, Podisochium, Sub Uisochi, Souisochi, Sotuisochi, Sotto Uisochi.[233] Од Високог пут је ишао на *Олово* (Citta di Piombo, Plumbum), највероватније преко села Брезе, где се претпоставља да је ишао римски пут, преко села Каменице, где се 1384. године наплаћивала царина (in Kamenica), а 1387. године се помињу рударска окна.[234] Од Олова, пут је, највероватније, водио долином реке Ступчанице ка Хан Пијеску, преко планине Јавора, источно од данашње Власенице, у чијој близини је К. Јиречек претпостављао да се налази град Борач и да је то главни град Павловића. Међутим, М. Динић, је доказао да се многопомињани град *Борач*[235] (Boraz, Boraç, Borazio, Subtus Boraz i Sotto Boraz) односи на онај на реци Прачи, јужно од Рогатице.[236] Напомињемо да је од Алајбеговине код села Митровића, западно од Хан Пијеска, пут вероватно ишао трасом старог римског пута, коју је описао Ф. Балиф, на основу налаза миљоказа и остатака старе калдрме. Према тим налазима, пут је водио преко Брковине (на секцијама 1:100.000 стоји Берковина), код села Митровића, на Краљево Поље, село Лукавицу, затим долином Јадра у долину реке Дрињаче и даље на Дрину. Пут од Хан Пијеска до Дрињаче, односно Дрине, наставак је римског пута, који је од правца Сарајева водио преко Пашиног Брда, села Мокро, Соколца на Гласинцу-Романија, Жљебова и даље описаним путем.[237] Према документима из Дубровачког архива, средњовековни пут који је из жупе Врхбосне преко Романије изводио на Дрину и даље ка Св. Димитрију, ишао је правцем описаног римског пута, тј., из Сарајевског поља на село Мокро па преко Соколца на Гласинцу, на Жљебове, одатле правцем преко Хан-Пијеска избијао је у долину реке Јадра, источно од Власенице. На утоку Студеног Јадра одвајао се један пут на исток, за рударску област Сребрнице, римске Domavie, а други је ишао на североисток долином Јадра и реке Дрињаче, где се на утоку

[232] Ballif, Römische Strassen 32—36; Pašalić, Antička naselja i komunikacije 60, 61, 66, 67 и 68 карта у прилогу;

[233] Јиречек, Путеви 294, нап. 272 и 295 —: „Poduixochi, Podisochium, Sub Uisochi, Souisochi, Sotuisochi, Sotto Uisochi“;

[234] Динић, [illegible] трговина 128—130; Pašalić н. д., приложена карта путева; Вего, н. д., 52;

[235] Јиречек, Путеви 295 нап. 274;

[236] Динић, [illegible] трговина 127, 128;

[237] Ballif, Römische Strassen 38—40; Pašalić, н. д., 69—70; Јиречек, Путеви 185.

Путеви од Сланог и ушћа Неретве за Херцеговину и Босну



[illegible] — Чајниче, кроз шуму Бач



[illegible] обали Дрине

Јадра у Дрињачу издизало високо утврђење Кучлат (Cuttolaço, Chuculath, Chuzlath) са подграђем Подкучлат (Sub Chuçulath, Suchuzlat), чувеним трговачким местом, данас Кушлат, са развалинама старог града.[238] Одатле је пут настављао до Дрине па се код Костирева или Дивоње (Chostireuo-Diuagne 1417. год.) данашњег села Костијерева зап. 3 км од утока реке Дрињаче, прелазило у Србију или се продужавало „Per la via di Poglia" левом обалом Дрине за *Зворник*, (apresso Zvonich), који се први пут помиње 1412. године, а као Зворник 1519. године.[239] И данас се зове „Поље" предео равнице у долини реке Дрине, од ушћа реке Дрињаче у правцу Зворника.[240] По преласку Дрине ишло се до рудника Зајаче и Крупња, затим преко живог трговачког места, од краја XIV века, Ваљева (Vagleua) за Београд.[241] Љ. Павловић је овако обележио трасу овог пута: „Из Зајаче је пут ишао преко Завлаке, уз Мојковачку реку на Варош (Бела Црква), па преко Бастава и Кокораве је излазио на граници Царине и Лопатња, на стари римски пут, којим се из дринске долине прелазило у колубарску. Овај стари пут, ишао је на исток, силазио у Лопатањску реку, прелазио преко моста (и данас има трагова моста) па преко Каменице силазио у долину Обнице, где има турских и старијих калдрма. Одмах испод Причевића, пео се на Радију и силазио у долину Буковичке реке, одакле је силазио у Ваљево.[242]

Од Зворника каравани су ишли преко Бијељине за место код манастира св. Димитрија (San Dimitri), или Дмитровицу, која је подигнута на месту римског Sirmiuma. Из једног документа у Дубровачком архиву сазнајемо да је 3. III 1446. опљачкан Богиша Богмиловић у Бјељини (in Bielina) од стране људи илочког бана.[243] Према траговима римских насеља и установљеним остацима римске цесте код села Брањева, на левој обали реке Дрине, она се, како наводи Е. Пашалић, може пратити у правцу села Шепак на дужини од око 3 км, са ширином до 4 метра. Остаци римске агломерације на доњем току реке Дрине и у околини Бијељине говоре да је римски пут ишао левом обалом Дрине. По Е. Пашалићу, доњим током Дрине, тј. од ушћа Дрињаче до ушћа Дрине, водила је римска цеста, као наставак оних цеста, које су се спајале код ушћа реке Дрињаче.[244] У Појтингеровој (Peutingeriana) табли, од Sirmiuma до Ad Drinum (код ушћа Дрињаче) удаљеност је износила 45 римских миља, или око 70 км (Sirmium XXX — Gensis XV — Ad Drinum); међутим стварна удаљеност је око 90 км.

[238] Јиречек, Путеви 295, нап. 276;

[239] Јиречек, Путеви 264, нап. 163;

[240] Jorga, Notes II, 278 ... „di sotto Svonich per la via di Poglia", види: Vego, н. д., 94;

[241] Јиречек, Путеви 296, нап. 278;

[242] Љуб. Павловић, Колубара и Подгорина, Насеља 4, 1907, 468—469,

[243] HAD, Lam, de For, 20, fol. 71, „. . . homines de Usuart bano de Illoc";

[244] Pašalić, н. д., 74 и 75;

С обзиром на чињеницу да су средњовековни каравани ишли и од Зворника ка Св. Димитрију, нећемо погрешити ако претпоставимо да је средњовековни пут од ушћа реке Дрињаче до ушћа реке Дрине не само водио правцем старог римског пута већ, највероватније, и његовом трасом.

Из дефтера Зворничког санџака, из 1548. године, сазнајемо да је постојао пут који је из Зворника, пошто би се прешла река Дрина, ишао за Св. Димитрија — Дмитровицу. За чување пута одређена су дербендска села, на основу којих се може повући приближан правац пута. Сем наведеног пута постојао је и други пут, који је из Зворника ишао за Шабац. За заштиту пута Зворник—Шабац, затим скеле код Шапца, одређени су дербенди на тој релацији, као и дербендска села око Шапца за заштиту скеле.[245]

У опису Западне Србије, из 1784. год., Ј. Перетић наводи да је пут из Шапца за Зворник ишао преко села: Лешнице, Липнице, Руњана и Лознице.[246]

Други један пут водио је од Високог, долином реке Босне у долину реке Саве. То је био природан пут за продирање са севера на југ у средиште Босне. Овим правцем је продирала угарска војска у Босну. Операције угарске војске долинама реке Босне и реке Дрине описане су у писму Дубровчана угарском краљу Жигмунду 1411. године, када су поседнути градови: у заплави реке Босне, Врандук (Vranduk), Подвисоки (Sotto Uisochi), Бобовац (Bobovac). У касније време, овим правцем је операсао и принц Еуген (1697).

У заплави реке Дрине угарска војска је почетком XV века посела градове: Сребрник (Srebernich), Кучлат (Chuzlath) Бродар (Brodarum), Сусед са тргом Сребрница (Sussieth cum mercato Srebernice).[247] Дурсунбег говори да је угарска војска 1464. године, пошто је прешла реку Саву, ишла преко Зворника у намери да пресече пут султану преко рудника Сребрнице и да му зађе у бок.[248]

Настављајући од севера на југ долином реке Босне, пут је водио кроз средњовековну жупу Усору, поред града Добора (castrum Dobor), данас село преко пута варошице Модрича, који је подигао славонски бан Иван Хорват 1387. године, за време борбе против угарског краља Жигмунда, затим се настављало долином реке Босне, поред града Добоја, такође у жупи Усори („in Uxora subtus castrum Doboi"), који се помиње 28. VI 1415. као место у коме станују краљевски војници.[249] Даље, настављајући ка југу, стизало се у град *Маглај*, где је угарски краљ

[245] Defter Zvorničkog sandžaka No 173, fol. 2 из 1533. г., и No 260, fol. 23 из 1548. г., превео и обрадио Ad. Handžić;
[246] Д. Пантелић, Војно-географски описи Србије пред Кочину Крајину од 1783 и 1784. године, Споменик СКА 82, 1936, 135—136;
[247] HAD, Lett. e Comm. di Lev. 1401—1567; Јиречек, Путеви 251; [illegible] 117;
[248] Гл. Елезовић, Турски извори за историју Југословена, Братство 28, 1932, 121;
[249] Fermendzin, Acta Bosnae, 58, 59 и 101; Vego, н. д., 32;

Жигмунд издао повељу (1408. год.) „sub castro nostro Maglay,"[250] затим је пут пролазио кроз Жепче, у коме је краљ Тома издао, 1458. године, повељу српском властелину Стефану Ратковићу,[251] па се стизало у Врандук, који се први пут помиње 23. II 1410. године.[252] У Врандуку су се каткада бавили и босански краљеви.[253] Напослетку, продужујући долином реке Босне, стизало се у Високо, у коме је бан Твртко, са мајком Јеленом и братом Вуком, издао 1. IX 1355. године повељу Дубровчанима.[254]

Мада је природан пролаз долином реке Босне у средиште земље, Пашалић констатује да нису пронађени трагови римске цесте на релацији од Зенице до Добоја. Међутим, с обзиром на многобројне разноврсне налазе, не искључује могућност да је на том правцу постојала римска комуникација.[255]

[250] Vego, н. д., 72;
[251] Miklosich, M. S. 481, (384); Види: Rački, Rad JAZU I, 151—158;
[252] Fermendzin, н. д., 91; Vego, н. д., 133;
[253] Јиречек, Историја Срба I, 360;
[254] Fermendzin, н. д., 32;
[255] Pašalić, н. д., 45—46;

ПУТ ОД СПЛИТА У БОСНУ

Средњовековни пут је ишао из *Сплита* преко Клиса и „сплитских врата" на *Сињ* (Fsin, Sfin), који се помиње 13. V 1402. и 6. II 1423. године, као „castrum", тј. тврђава.[256] Одатле се настављало преко реке Цетине, затим планине и села Полога, североисточно од Сиња, па се преко Ливањског поља стизало у Хливно.

Хливно (Hlevena, Hleuna, Hlebiana, Hlivno i Hlevno), град „хливански", жупа, коју помиње половином X века Константин VII Порфирогенит, 1045—67. године се јавља као „comitatum Cetinae, Cleunae",[257] а 1400, 10. XII, босански краљ Остоја дарива град и жупу војводи Хрвоју.[258] Од Ливна се ишло преко села Шуице и Купрешког поља у Купрес, који се помиње у Фојничкој хроници под годином 1461,[259] одатле поред планине Стожера (к. 1562) стизало се у предео — жупу Ускопље, која се помиње у летопису попа Дукљанина.[260] 1414. године војвода Сандаљ, не могавши се супротставити Турцима, повукао се у планине Ускопља.[261] Један одред војске отишао је „Загребачким путем" према Загребу „a la via de Sagrebe" ... „versus Sagrebe", а други део је кренуо према — „Versus Dobozaz" (вероватно према Бобовцу.[262] У Ускопљу код града Прусца или „на граду Прусцу", како стоји у писму Скендербега упућеном Дубровчанима (1478?) 29. VI, налазило се раскршће путева: из Сплита, из Хрватске, затим из долине реке Лашве и из подручја Босне преко Фојнице.[263] Име Прусац је средњовековно. Међутим, код путописаца из XVI века јавља се и под именом Биоград, односно „Castel Bianco".[264] Јужно од Прусца, на око 1 миљу, налазе се рушевине тврђаве Веселе Страже, која се помиње 13. X 1450. године у писму босанског краља Стефана Томашевића

[256] Fermendzin н. д., 66, 119;
[257] Rački Documenta 200;
[258] Miklosich, M. S. 247 250 (237);.. „да пою 8 Хливно" нап. 259;
[259] C. Truhelka, Fojnička Kronika, GZM XXI, 1909, 447,.. „на Купресу село Просик";
[260] Шишић, Летопис 324;
[261] L. Thallóczy, Studein zur Geschichte Bosniens und Serbiens im Mittelalter, München-Leipzig 1914, 8; Fermendzin, н. д., 99;
[262] Thallóczy, н. м., Fermendzin, н. м.;
[263] Стојановић, Повеље и писма II, 281—282 (876); Јиречек, Путеви 296;
[264] Matković, Dva talijanska putopisa, Starine X, 1878, 205;

Млечанима.[265] Млетачки посланик Катарин Зен (1550) кренуо је овим путем, тј. из Сплита на Сињ (Sfignia), затим преко реке Цетине и планине Пролога (Proloch) на Хливно (Climno), па на Ploz (!), и стигао је у тврђаву Купрес (Cuprus), одатле се преко планине Soluz (!) пребацио у Биоград (Castel Biancho) па на реку Врбас (Virbas) и Fermelich (!), где преко ноћи гори светло да покаже правац путницима.[266]

Из Веселе Страже се ишло узводно Врбасом до изворног дела, где су се налазили римски рудници злата, па се прелазило стрмим и рђавим путевима преко планине Зеца и стизало у рударску област Фојнице, односно средњовековне Хвојнице (Choyniza), западно од Сарајева. Овим путем, тј. од Веселе Страже уз Врбас на Хвојницу ишли су каравани који су долазили из Хливна или су одлазили за Хливно. Тако је један дубровачки караван натоварен сребром из Хвојнице ишао за Ливно, али када је караван стигао под тврђаву Веселе Страже, „sotto Vesela Straxa", тада су кнез Павао Модринић и Стјепан Милошевић дигли сребро „tolseno e levorno li ditti argenti".[267] На основу установљених налаза, Е. Пашалић је уцртао пут, који је ишао из Salone (Солина), на Andretrium, Aequum, (Сињ), па даље правцем раније описаног пута, тј. Пролог—Ливно—Шуица—Купрес и даље, у правцу Бугојна.[268]

[265] Acta Archivi Veneti, Belgrado 1862, 430; Fermendzin, н. д., 257, 258... „cui et castra Veszela Straxa in comitatu Uschopye";
[266] Matković, н. д., 204—205;
[267] Јиречек, Путеви 297, нап. 295;
[268] Pašalić, н. д., приложена карта-скица;

ЗЕТСКИ ПУТ

Путеви у средњовековној Зети могу се поделити на приобалске путеве, као и на оне који су ишли залеђем, више или мање упоредо са њима, затим, на путеве који су са приморја изводили у унутрашњост земље. Као што ћемо касније видети, то су били главни путеви, већим делом римски, од којих су неки коришћени не само у средњем веку, већ и до наших дана.

Трајност путних траса и праваца главних путева била је условљена речним долинама и котлинама на испресецаном планинском тешко пролазном карсном земљишту. Политичка и економска повезаност средњовековне Зете са Србијом утицала је на промене комуникацијских праваца, односно на подизање нових и напуштање старих путева, приликом промена политичких граница, или тежишта земље.

Путеви који су изводили са Зетског приморја у унутрашњост Србије, углавном, од Котора до ушћа реке Дрима, звали су се општим именом „Via de Zente“ (Зетски пут).[269] Уствари, то је био сноп путева који се делио: на групу путева који су изводили у предео Рибнице т.j. у Подгорицу, данашњи Титоград, па су се одатле рачвали, углавном према северу, у долину реке Зете и долину реке Лима. Исходне тачке ових путева била су морска пристаништа у Котору, Будви и Бару.

За разлику од претходне, друга група је обухватала путеве, који су од Улциња па до ушћа реке Дрима изводили ка Скадру и то преко Свача и Дања, затим речним токовима реке Бојане преко св. Срђа и Вакха, и реком Дримом до Љеша, а одатле сувим путем за Дањ и даље за Призрен.

Пут из *Котора* (Catera, Decaterum, Ecaterum, итд.) који данас служи као пречица, ишао је одмах изнад северо-источне зидине града, па се пењао на Крстац, село Његуш, а одатле преко Кривачког Ждрела изводио је на Цетиње, које се први пут помиње 1. IX 1440. године, затим поред града Сокола за долину реке Зете, поред села Марковине. „с тесну пута кои иде к Марковини“.[270] Занимљиво је да и М. Болица говори (1614) да се из

[269] Jorga, Notes II, 237 ... Дубровчани су разумели да им је Деспот забранио „La via de Zente per Choicin“. Односи се на Гојчина Црнојевића, властелина Балше II у западној Црној Гори;

[270] J. Томић, Прилози за историју Црнојевића и Црне Горе, Споменик СКА XLVII 1909, 15;

Катуна довозило у Котор месо и сиреви, а жито из Љешког Поља, што значи, највероватније поменутим путем.[271]

За Подгорицу се стизало преко села Улића, или Ријеке Црнојевића. Веома је вероватно да је забрана деспота Ђурђа, од 14. VIII 1435. г., којом се не дозвољава караванима да иду у Котор за со и другу робу, обухватала и овај каравански пут.[272] И овај пут, који М. Болица зове „стари пут Куча“, био је у употреби и 1614. г.

Из Котора пут је ишао за Подгорицу, где се стизало за два дана, затим се одатле настављао за Плав, Пећ и даље за Косово. По М. Болици, овим путем се слала пошта из Венеције преко Котора за Подгорицу и даље.[272a] По К. Јиречеку, од Плава се избијало на Ново Село на Белом Дриму, затим поред планине Голеш, јужно од Приштине, где се излазило на тзв. „Босански пут“, и одатле преко Самокова и Пловдива стизало у Цариград за 18 дана.[273]

У Идрисијевој „Географији“ описан је обалски пут који је пролазио преко Сења, Задра, Сплита, Дубровника и Котора, за Будву, Улцињ, Драч и даље на југ.

Пут из *Будве* (Budoe, Butua, Batua, Стариград) је ишао преко села Браића на село Прекорницу, село Заћир, Ријеку Црнојевића и даље за Подгорицу, или од села Браића на село Угњи за Цетиње, пролазећи под брдо Вртијелка „како ходи поуть оть Цѣтиніа а Врьтѣлци“, како то стоји у повељи Ивана Црнојевића, приликом оснивања манастира на Цетињу 1485. године.[274]

Пут из *Бара* (Antibaris, civitas Avarorum, Antivaris, Tivari, Бар), имао је два правца; један је водио за Подгорицу, а други за Улцињ. Пут за Подгорицу је ишао преко превоја Сутормана, који се помиње као предео, 1296. год., под именом Сасутоморштица, у долину Црмничке реке, па одатле на Ријеку Црнојевића и даље за Подгорицу, пошто се сједињио са Которским путем. Свакако да се помен пута од стране Скендербега Црнојевића, 1527. год., приликом одређивања црквених и забешких граница, односи на овај пут, који пролази поред села Забеса и „гледа у Годиње“, дакле села која и данас постоје.[275] Вероватно се овим путем кретао краљ Војислав, 1142. године, када је ишао из Црмнице за Бар да осујети сједињење византијске војске са војском кнеза Љутовида, која је наступала од Скадра, како стоји у летопису попа Дукљанина. Други пут је водио из Бара за Улцињ преко села Добре Воде и даље за Скадар.

У Светостефанској хрисовуљи помиње се „Велија цеста“, код разграничења забрана Ботун, чије се име сачувало у називу села Ботун југозападно 10 километара од Подгорице—Тито-

[271] Mar Bolice Kotoranina opis Sandžakata Skadarskog, od godine 1614. od Š. Ljubića, Starine XII, 1880, 172;

[272] Ljubić Listine IX, 1890, 83 ... „14. VIII 1433. год. Despoti non permitantur caruane ire Chatarum pro sale et mercanciis“;

[272a] Bolica, н. д., 187—188;

[273] Јиречек, Путеви 285, нап. 237;

[274] Miklosich, Mon. Ser. 532;

[275] И. Јастребов, Препис хрисовуља на Цетињу, ГСУД XLVII, 1879, 225, и 229: „... Мель како гледа око Годиніе по возникомь“;

града.[276] С обзиром на положај села Ботуна, као и на чињеницу да се после брода преко реке Мораче, говори о „великој цести“, највероватније да се ради о једном од познатих путева, „Via de Zente“, који је водио из Бара, Будве и Котора за Рибницу—Подгорицу и даље у долину реке Лима.

Пут из *Рисна* (Risinium, Rissena) је водио у унутрашњост земље преко Леденица, затим преко Грахова, да би се нешто северније укрстио са путем који је из Дубровника водио за Оногошт, данашњи Никшић. Средњовековни пут из Рисна за Оногошт ишао је трасом старог римског пута, и то од села Ријечани па до села Штедима, где се налазио центар античке Андерве.[277] По Јов. Ердељановићу, постоје остаци старог пута у Горњем Трешњевском Пољу, који иде ка селу Кобиљем Долу. Има местимично сачуваних делова старе калдрме ширине више од 1 метра, негде и по 2 метра, пупасте у средини. Није искључено да се овим путем ишло из Леденица за Оногошт, или из Грахова за долину реке Зете према Спужу.[278] Напомињемо да је половином XVII века ишао Евлија Челебија из Рисна за Никшић, а одатле у нахију Пиве. Такође, он је ишао из Рисна преко Клобука, Кључа и Чернице за Гатачко поље.[279]

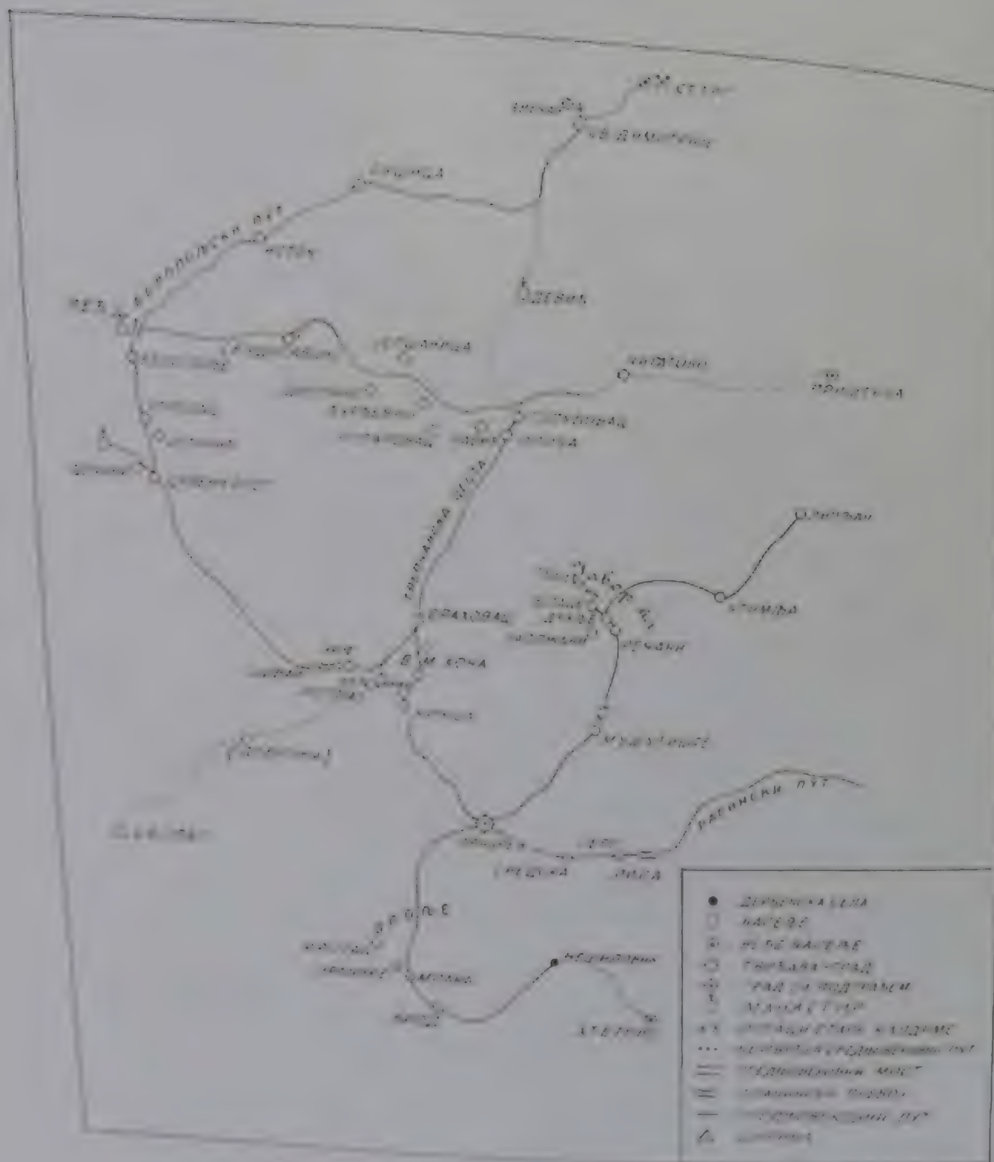
Оногошт (Sanderua, Anderva, Nagoste, Anagastum, Оногошт, Никшић) је представљао важну раскрсницу путева још за време Римљана. Кроз Оногошт је пролазио залеђем главни пут, односно римски „Via militaris“, који је ишао од Нароне (данас село Вид, код Метковића), преко Diluntuma (данас Столац), на Pardu-u (данас село Горњи Градац, југоисточно од Љубиња), даље за станицу Ad Zizio (вероватно данас село Моско, североисточно од Требиња), даље на станицу Leusinium, (вероватно данас село Паник, североисточно од Требиња), на Sallunto-Salthua, (данас локалитет Сантулија у селу Ријечанима, западно од Оногошта) у Sanderva (данас село Озринићи и Моштаница, или село Штедим, западно од Никшића-Оногошта). Из Оногошта пут је настављао долином реке Зете, преко станице Varis (вероватно се налазила код села Повије), на станицу Nalata (вероватно код Спужа), на станицу Bersumno (налазила се на подручју данашњег Титограда, код рушевина Рибнице), одатле на станицу Sinna (налазила се северно од Скадра, код села Коплику-Кушелника), и напослетку на станицу Scobre, (данас Скадар, Албанија).[280]

Постојање развалина старог римског моста на реци Моштаници, 5 километара западно од Никшића, где се претпо-

[276] Светостефанска хрисовуља, Споменик СКА IV, 5;
[277] Evans, Antiquarium Researches in Illyricum 82—89; D. Sergejevski, Rimska cesta od Epidauruma do Anderbe, GZM XVII, 1962, 100—103 и карта IV;
[278] J. Ердељановић, Стара Црна Гора, Насеља 24, 1926, 641;
[279] Evlija Čelebija, Putopis, Odlomci o jugoslovenskim zemljama, preveo Hazim Šabanović, Sarajevo 1957, 220, 221—224;
[280] Sergejevski, Rimska cesta Narona-Leusinium, GZM XVII, 1962, 111—113, исти, Rimska cesta od Epidauruma do Anderbe 73—109; Д. и М. Гарашанин, Римске комуникације у Црној Гори, Историја Црне Горе I, 170—173 и 321; П. Мијовић, Алата-Рибница, Старинар н. с. XV—XVI, 1964, 69—93;



Зетски путеви



Путеви из Призрена у унутрашњост земље

стављa да се налазио центар античког града, затим 14 пронађених миљоказа и 3 за које је утврђено да су постојали, што значи укупно 17, на релацији Никшић—село Паник, потврђује постојање римског пута на тој релацији. Делом наведене деонице пута, тј. од Никшића до села Риједчани, ишао је, углавном, средњовековни пут из Никшића за Дубровник.[281]

Према подацима П. Шобајића, стари пут из Оногошта за Подгорицу водио је преко Планинице испод Острога, кога су Турци звали „Острог богаз". На овом делу пута је очувана стара калдрма и то од Кунка па преко Планинице. Одатле је пут силазио преко Повије на извор Зете, па је даље ишао Добрим Пољем на Слап, па преко Велета и Пажића на Спуж и Подгорицу.[282] За разлику од данашњег пута који иде десном страном Зете, стари пут је пролазио левом страном. У Спужу је нестао стари мост, који је имао камене стубове, а дрвену горњу подлогу.[283]

По Андрији Јовићевићу, идући од Скадра на север, пут је пролазио поред Болеза (!), испод Градине, крајем Самобора, па иза Хума где се спуштао у поље, а одатле је пролазио кроз данашње село Тузи, за Диоклију. На путу од Подгорице према Скадру још данас постоје три миљоказа, један изнад, а други испод села Тузи, док се трећи налази код села Вуксалићи (!), а треба Вукса Лекића.[284]

У Светоархађеловској повељи (1348) помиње се „вели пут", или велики пут, код села Купелника, данас Коплику, северно од Скадра, у Албанији.[285]

Судећи по налазима миљоказа, затим помена „великог пута", у поменутој повељи, може се претпоставити да се траса старог римског и средњовековног пута, углавном подудара са трасом данашњег пута Подгорица (Титоград) — Скадар.

Поред описаног пута који је ишао залеђем из Дубровника и Требиња за Оногошт, данашњи Никшић, и даље за Скадар, кроз Оногошт је пролазио и пут, који је ишао из Невесиња на исток, преко села Залома (раније, за време Османлија, Залом Паланка), на Гацко, а одатле безводним кланцем Дуге стизало се у Оногошт.

Такође из Оногошта један други пут је водио у правцу североистока преко планине Лукавице, која се помиње у Жичкој повељи, (1220) и истоименог села. Одатле је настављао преко данашњег Шавника, где се и данас налази стари камени мост,

[281] П. Шобајић, Никшић-Оногошт, Београд 1938, 26; Катанић — Гојковић, н. д. 185—186 и даље; Ј. Ивовић, Археолошки и нумизматички налази у Заврху, Историјски записи књ. I, св. 3—4, 1948, 155—158;

[282] П. Шобајић Бјелопавлићи и Пјешивци, Насеља 15, 1923, 307;

[283] Мак. Шобајић, Старине у Зети, Београд 1892, 31; Катанић — Гојковић н. д. 180;

[284] Анд. Јовићевић, Малесија, Насеља 15, 1923, 14 ... миљокази стрче изнад земље 1.90 м, ваљкастог су облика, док су испод земље четвртастог облика; Мијовић, н. д. 69—93;

[285] Светоархађеловска хрисовуља, ГСУД XV, 287... код разграничења стоји: „и право нисъ полıе на вели поуть", или „и поутемь велимь;

звани „латинска ћуприја“.[286] Пут је даље настављао преко предела Дробњака, који се први пут помињу 1285, затим 1354, и 1444. године као племе које је становало на Дурмитору у пределу Језера (Exera), на висини од преко 1444. метра, где је херцег Стефан летовао „удишући свеж ваздух и уживајући у дивном погледу на Дурмитор“.[287] Даље је пут настављао у североисточном правцу све до Брезнице, односно Пљеваља, где се укрштао са главним, тзв. „Цариградским путем“. Овај пут се звао, у дубровачким документима „Via de la Planine inverso Anagasto“, или „Via Anagasti“.[288]

На крају, поменућемо и пут који је из Оногошта ишао на исток, кроз предео Жупе на манастир Морачу, а одатле преко Колашина за Брсково, данашњи Мојковац. Према прикупљеним подацима на терену, 1970. године, кириџије су ишле: од Никшића на Миоље Поље — Мачак — Мораково — Ровце — Међуречје — манастир Морачу — Црквине — Колашин — Требаљево — Мојковац (средњовековно Брсково). Друга, чешће коришћена варијанта била је: Никшић — Луково — Коњско — Крња Јела — Луке Бојовића — Баре Бојовића — Стрмац — Лукавица — Требијеш — Веље Дубоко — Лијешње — Отска Гора — Јасеновско Брдо — манастир Морача, и даље као и претходни пут. Ровчани су ишли првим путем, а Доњоморавчани преко Лијешње и Требијеша, тј. другим путем. Воловска кола могла су ићи преко Тушња — Лешња и Отске Горе, где је пут широк до два метра.[289] Ови путеви су представљали најкраћу везу између Дубровника и Брскова, средњовековног рудника сребра и познатог трговачког места. Први помен Брскова пада око 1280. године, као трговачко место се последњи пут помиње 1399. године, а напуштено је 1433. године. У Брскову се, од краја XIII века кује сребрни новац, налик на млетачки, „Grossi de Bressoa“[290]. Највероватније се овим путевима одвијао најинтензивнији каравански саобраћај са Дубровником.

Римски приобалски пут забележен је на Појтингеровој табли од Epiduara (Цавтата) са следећим станицама: Resinum (Рисан) — Batua (Будва) Vicinium (Улцињ) — Scobre (Скадар). На табли је погрешно уписан редослед станица, па је Vicinium стављен пред Batua.[291] Веома је вероватно да је Стефан Немања користио овај пут када је, после 1183. године, освајао

[286] Јиречек, Путеви 286—287; Катанић-Гојковић, н. д. 183;

[287] Јиречек, н. м. напомене 243—247;

[288] Динић, Дубровачка караванска трговина 125; Гарашанин, н. д. I, 170—174;

[289] Екипу су сачињавали: Др Гавро Шкриванић, научни саветник Историјског института, Гордана Томовић, асистент и Милица Николић, стручни сарадник, обе из Историјског института. Подаци су прикупљени: од Нове Вујисића, учитеља у пензији, родом из Колашина; Косте Ко[illegible], старог 75 година из села Миоље Поље; Машана Лакићевића, из села Баре, рођеног 1900. г., Нићифора Петковића из села Крње Јеле, и т. д.

[290] Јиречек, Трговачки путеви 270. Стојановић, Повеље и писма I, 6 (4) „оу Врьсковѣ [illegible]“.

[291] K. Miller, Weltkarte des Castorius genannt Die Peutingerische Tafel, Ravensburg 1900, сег. VII, 1 и 2;

Будву, Котор, Бар, Улцињ и друге градове.[292] У старом дубровачком катастру, тј. Libro Rosso-Matizza помиње се „L'altra via antigua“, тј. други стари пут, који иде средином Конавског поља, па све до Приевора, и данас на источној граници Конавоске жупе.[293] Вероватно да се помен старог пута односи на стари римски пут, који је водио из Епидаура у Ресинум.

Римска станица Bersumno, Bersuminum налазила се на подручју данашњег Титограда, средњовековне Подгорице, где су рушевине Рибнице, на ушћу реке Рибнице у Морачу.[294]

Поред описаних путева који су водили из Подгорице ка Никшићу и Скадру, Ново Вујисић је дао податке и за тзв. „Горски пут“, који је ишао од Титограда за Колашин и даље на север: Титоград — Биоче — Пелев Бријег — Вјетарник — Јаблан — Матешево — Колашин — Требаљево итд. (усмено саопштење).

Преко реке Рибнице подигнут је тзв. Немањин мост, на око 20 метара удаљен од ушћа у реку Морачу. По народном предању мост је из Немањине епохе. Величина великог отвора износио 10,80 м, висина изнад реке 3,70 м, а коловоз је ширине 3,05 м.[295]

Један други пут водио је из Подгорице на Медун, на преко превоја између планина Колштице и Криситори на катун и језеро Рикавац, затим Скроботницом у долину Врмошке реке поред села Грнчара, за Гусино, данашње село Гусиње, и даље за Плав.[296] У дефтеру из 1497. године помиње се, уствари, исти пут који је преко Медуна и кучких планина водио за плавску област, затим долином реке Лима за жупу Будимљу, преко данашњег Иванграда, па кроз предео Бихор даље за Сјеницу и Рас.[297] Занимљиво је да М. Болица предлаже Млетачкој Републици да се плаћа кучким кнезовима Лалу Дрекаловићу и Нику Рајићеву по 12 талира годишње за обезбеђење писмоноша по „Старом путу“, уствари, по овом путу.[298] Поред везе Подгорице са плавском облашћу преко Медуна, постојао је и пут који је водио преко села Диноша, југоисточно од Титограда, за село Селца, у долини реке Цијевне, па на превој Годиње (на висини 1187 м), у селу Лази, у Гусиње и даље у Плав. Тај исти пут је везан са Скадром, једним краком који се одвајао из околине ријеке Цијевне на источне падине планина Буковика и Јагодне, па је преко села Куша упадао у главни пут

[292] Стефан Првовенчани, Живот Стефана Немање, превео М. Башић. Београд 1930, 45;

[293] Libro Rosso-Matizza, 499 до 452; пред овим путем се помиње „la via antigua“ 11. V 1427, који иде од границе Виелема на исток до изнад Обода, а испод села Ускопља у Конавлима; за ширину пута се каже да буде „passa dui“, што може да буде два корака, али тако исто и ширине два распона обеју руку, јер у Далмацији се и данас каже за распон обеју руку „пaш“;

[294] Мијовић, н. м; Гарашанин, н. д. I, 171;

[295] Катанић — Гојковић, н. д. 192;

[296] Шкриванић, Мрежа путева, 388—389;

[297] B. Đurđev, Iz Istorije Crne Gore, brdskih i malisorskih plemena Sarajevo 1954, 179;

[298] Ерdeљановић, Кучи, Насеља 4, 244—245;

Подгорица — Скадар, код Купелника (Коплику), и изводио у Скадар.[299]

Из предела Плава, поред пута који је водио долином реке Лима, један други пут је скретао преко планине Чакора за Пећ, седиште српских архиепископа и патријараха, од средине XIII века па до краја 1766. год. Уствари, овај пут је ишао из села Велике преко планине Чакора и Ругова за Пећ. За прелаз од Велике у Пећ, А. П. Ирбијева и М. Макензијева бележе да је то коњски пут каменом постављен и обележен и сада римским остацима.[300]

Поред овога пута преко Чакора, постојао је и пут којим се Чакор обилазио и то од села Десни Метох у долину реке Бјелуше за „пећски пут", или, од Десног Метоха директно за Дечане. По сачуваном предању, наведеним путевима су саобраћала [illegible].[301]

Напослетку, постојао је још један пут који је из предела Плава изводио у предео Пећи, идући од Бевчине (неубицирано) уз гору Копуту (и данас код Плава) па у Савин Сенокос, код Пећи.[302]

По К. Јиречеку, из околине Плавског језера водио је друм северно долином реке Лима према Будимљу, а одатле кроз предео Бихор у Сјеницу и Рас. Арапски географ Идриси реку Лим зове Лима, а млетачки путописац Домениго Негри (1567) Линус. Године 1398. Турци су на горњем Лиму, а 1399. год. пише Паштровић Дубровчанима „да пошилате своје трговце у Србље на Морачу и на Лим". Цестом, која је ишла долином реке Лима, ишли су дубровачки каравани; тако су октобра 1435. године у Будимљи задржане вунене тканине (штофови), које су биле упућене караваном из Дубровника.[303] Такође, 5. XI 1450. год., оставили су трговци дубровачког каравана товар свиле у Бихору (Bihor) у залог „pro aliquibus daciis".[304]

Из Пећи се даље ишло, поред Дечана за Призрен, или преко Истока, Сухог Грла за Св. Димитрија, данашњу Косовску Митровицу, и Трепчу, о чему ће бити говора касније. Напоменути, из Пећи је постојао још и пут који је водио, углавном, долином реке Дренице за Косово Поље, као што се то да закључити из Дечанске и Светоарханђеловске повеље, када се говори о путу „који слази међу Куманово и међу Белаћевац", као и о цести која се „от туду вишу цестом над Архидијаче у Глбоки поток", дакле, код села, која и данас постоје западно од Приштине, код ушћа реке Дренице у Ситницу".[305] У XVI веку

[299] Ljubić, Listine IX, 83 ... „et homines Plave non permittantur caravane ire [illegible] Scutarum";
[300] Путовање по словенским земљама од М. Макензијеве и А. П. Ирбијеве, превео Чед. Мијатовић, Београд 1868, 269—270; Ст. Новаковић, [illegible] Годишњица Н. Чупића 4, 1882, 309—311;
[301] Шкриванић, н. д. 289, нап. 5;
[302] Дечанске хрисовуље 58;
[303] Јиречек, Трговачки путеви 284, нап. 232 ... „panni retenti a Budimlia";
[304] HAD, Lam. de For. 24, fol. 10 за 5. XI 1450;
[305] Дечанске хрисовуље 27; Светоарханђеловска хрисовуља 284;

млетачки курири су ишли из Котора преко Златице, код Подгорице, на Плав, Пећ, Ново Село на Белом Дриму, и поред планине Голеша, јужно од Приштине, избијали на „Босански пут", па преко Самокова и Пловдива стизали у Цариград за 18 дана.[306]

Друга група путева „Via de Zente" која се стицала у Скадру и Дању, као што смо раније подвукли, изводила је у област Призрена.

Скадар (Scodra, Scobre, Scutarum, Scutari, Скадар) је био повезан, раније описаним путем, са Рибницом, односно Подгорицом, затим и са облашћу Плава и преко Пећи са Косовом, долином реке Цијевне. Међутим, из раније цитираног дефтера из 1497. год., види се да су Клименти давали „дербенџије", тј. чуваре путева за пут који је ишао из Скадра за Петрошбан, данас Петросјан, северно од Скадра, и одатле за жупу Алтин, која се налазила у пределу варошице Тропоје, или Трипоје, како се назива у Дечанској хрисовуљи.[307] Еванса је обавестио један фрањевац о постојању остатака старог римског пута, сада обраслог у коров, који иде северном обалом реке Дрима на Тропоју, кроз област Краснића, Никан и даље за Љеш.[308] Није искључено да је у питању један део претходно поменутог пута.

Из Улциња (Vicinum, Ulcinium, Dulcigno, Dulcinium, Olcigno, Лцинь, Улцињ), пут је ишао поред Загојског блата преко старог Свача, затим десно, обалом реке Бојане, за Скадар.[309]

Од великог привредног значаја била је пловност реке Бојане, од ушћа до манастира св. Срђа и Вакха, који је данас у развалинама у селу Оботи, јужно од Скадра, где се налазило пристаниште „portus Sancti Sergii". Ту се вршио истовар робе са бродова, па се она одатле караванима преносила у унутрашњост земље. У Св. Срђу је био велики трг, са складиштима соли, разним магацинима и трговачким кућама. Одатле се вршило снабдевање Зете и северне Албаније са сољу.[310] Из повеље војводе Владислава, од 15. VIII 1451. г., сазнајемо да је Св. Срђ био један од четири стара трга где се наплаћивала царина за продату со.[311] Иако има података, од 23. XII 1422. године, да су реком Бојаном пловиле и оперисале млетачке галије, ипак нам изгледа да је то било само до Св. Срђа.[312] Поред свих настојања Млечана да учине Бојану пловном до Скадра, није им успело, па је и даље остало да се до Скадра пловило искључиво малим бродицама. Под изговором да рибњаци на Бојани спречавају пловидбу, Млечани су их порушили.[313]

[306] Јиречек, н. д. 285, нап. 237;
[307] Ђурђев, н. д. 179;
[308] Evans, Antiquarium Researches in Illyricum 66—67;
[309] Matković, Putovanja, Rad 84, 62;
[310] М. Спремић, Свети Срђ под млетачком влашћу (1396—1478), Зборник Филозофског факултета VII—I, Београд 1963, 296, 297 и 298, нап. 3;
[311] Стојановић, Повеље и писма II, 702 (126);
[312] Ljubić, Listine VIII, 208, ... „et supracomits culphi cum galeis gentibus nostris eis commissis in Boianam ut guerizeni et dannificent viriliter inimicos nostros";
[313] Спремић, н. м;

Од Скадра на исток 11 километара, налазио се брод на реци Дриму, преко пута старог града *Дању* (Dagnum, Dani, de Dagno, Дањ) који се помиње као место где су обичавали српски владари да проводе зиму, затим, где је била зетска царина, коју су 17. I 1368. год., Балшићи укинули Дубровчанима; 24. IV 1385. године укидају им и „бродарину".[314] Балша II, 24. IV 1385. г., ослобађа трговце који полазе у Србију, а пролазе кроз Дањ „да не плате ништа".[315]

У Дању се састојао скадарски пут с оним који је из Љеша долазио, било из Драча, или са ушћа реке Дрима. Овим путем су крсташи грофа Рајмонда из Тулузе стигли у Драч, у току зиме 1096/97. г.[316] Према казивању Стефана Првовенчанога, јуна 1216. године, Михајло I, или „Анђел дука Комнен", драчки деспот, користио је, вероватно, овај пут, када је из Драча заузео Скадар.[317] До ушћа Дрима се долазило бродовима морским путем, затим би се, према подацима из XVI века, вршио претовар робе са галија на мале бродице, па би се речним током стизало у Љеш (Lissus, Lesgium, Lessas, Alexium, Љеш). Сматрамо да је више плићина речног тока, а не мочварно залеђе, узрок да се Љеш није развио у значајни пристанишни град, као Св. Срђ. Мочварно залеђе није ништа сметало да преко њега води део великог пута, који је из Драча преко Љеша и Дања ишао за Србију, односно преко Дања у Sclavoniu.[318]

Пристаниште *Медова* (Medoua, Medua), због слабе везе са унутрашњошћу није имало услове да се развије у значајнији пристанишни град.

Од Дања пут одмиче од реке Дрима, миридитским планинама, пролазећи Пуку (римска Epicaria), — затим пролази поред извора реке Фанди, па силази стрмом долином реке Госке, пролазећи под именом „стари пут" поред села Сакато, како то стоји у Светоархађелској повељи, па избија на Дрим, поред Св. Спаса (Spaiso, Спась), где се налазила царина, од чијих прихода Стефан Дечански дарива манастиру Хиландару 150 перпера годишње.[319] Св. Спас се помиње у времену од 1. III 1309. до 28. II 1310. године, као место где су опљачкани млетачки трговци „derubati et spoliati fuerunt in cantrata que vocatur Lo Spaiso".[320]

Од Св. Спаса пут је ишао левом обалом реке Дрима, пролазећи кроз села Сирић, Шикљу и Круимаду (данас Срице, Шике и Krematx), која села је цар Душан поклонио манастиру Св. Арханђела у Призрену.[321] Затим је преко данашњег Везировог

[314] Стојановић, Повеље и писма I, 104 (105), 113 (110); Јиречек, Трговачки путеви 280, нап. 21 и 36;
[315] Acta Albaniae II, 388 (93);
[316] Јиречек, Историја Срба I, 138—139;
[317] Стефан Првовенчани, Живот Стефана Немање, превео М. Башић; Јиречек, н. д. I, 167;
[318] Acta Albaniae II, 488 (123—124), 14 XI 1392 ... „tenendo apertas et securas stratas per quas itur de Durachio in Sclavoniam";
[319] Светоархађелска хрисовуља 286—287; Miklosich, Mon. Ser. 111;
[320] Ljubić, Listine I, 290;
[321] Светоархађелска хрисовуља 288;

моста прелазио на десну обалу, да би се код данашње Љум Куле поново пребацио на леву обалу. Темељи моста код Везировог хана су веома стари, иако је горња конструкција из турског времена.[322] Према подацима из путописа XVI века, могло се ићи од Св. Спаса стално левом обалом реке Дрима, но с тим, што се Црни Дрим (у XVI в. „Drino chiamato Negro"), морао тада прелазити чамцем.[323] По преласку Љум Куле, долазило се преко села Добруште и Рибника у Призренско поље и Призрен[324]. Уствари, ово је био римски пут, како се то може закључити по Појтингеровој Табли[325] и поменима „стари пут" у повељама. У путописима из XVI века говори се да су Римљани изградили овај пут од ушћа Дрима, дивљим горским пределом.[326] Напослетку, морамо нагласити да је из Св. Спаса један пут водио преко данашње Ђаковице за Трепчу.

[322] Катанић — Гојковић, н. д. 27—31;
[323] По Bizzi-у, прелаз преко Дрима је вршен код Casus-a, односно данашњег Кукуса;
[324] Matković, Putovanje, Rad JAZU 84, 1887, 68; а исцрпније у Radu 124, 28 и 36—37;
[325] Јиречек, Путеви 280;
[326] Matković, Putovanja, Rad 84, 1887, 65—68 и Rad 124, 33—34;

ПУТ ИЗ ПРИЗРЕНА ДАЉЕ У УНУТРАШЊОСТ ЗЕМЉЕ

Данашњи Призрен (Prisrien, Prisernum, Presarin, Призрѣнъ) се везивао за антички град Therandu. Међутим, најновија истраживања показују да римску Therandu треба тражити североисточно од Призрена, у околини Суве Реке.[327]

По историјским изворима Призрен је био византијски, затим бугарски, а у XIII веку дефинитивно српски.[328] У саобраћајном погледу представљао је важан чвор, где су се укрштали важни путеви са оним који је са Јадранског мора изводио у унутрашњост Србије. Још данас је сачуван камени мост на реци Призренској Бистрици[329], за који Н. Катанић и М. Гојковић претпостављају да је с краја XV или почетка XVI века.[330] Величина његовог отвора је 10 м, висина 5 м, а ширина моста је 4 м.[331]

Пут који је из Призрена ишао за Косово Поље, помиње се у Светостефанској повељи, као и већи број места која и данас постоје са скоро непромењеним именима. За велики пут који је ишао из Призрена за Косово Поље, као наставак Скадарско- -призренског пута, у повељи се каже: „А Речамь мегіа ωт Доух'ліа, како излази поуть ωт Запльжани, и пристаіе на вели поуть кои гре ωт Рѣчани, гдѣ постои г(осподи)нь ц(а)рь с коли.“[332] Село Речани и данас постоји северно од Призрена поред друма, мало северније се налази и село Дуља, а југозападно 8 км село Запљжани. Из овога се јасно види да је велики пут из Призрена ишао преко села Речани, тј. мало источније од данашњег пута. Затим, у повељи за овај пут даље стоји у међама за село Блаце: „П8тем кои греде отъ ІАвора мимо Гост8лино до дѣла, дѣломь кь Улш'ници и преко на дѣль на п8ть на Призрьнски кои греде на Улш'ницу“.[333] Од локалитета данас постоји село

[327] Чершков, Римљани на Косову, 45—46, претпоставља да се Theranda налазила негде код Суве Реке, северозападно од Призрена;

[328] Јиречек, Путеви 281;

[329] Матковић, сматра да је J. Соранцо прешао преко овог моста и да је Бели Дрим заменио са Призренском Бистрицом; види: Matković, Puto- [illegible], Rad 124, 33;

[330] Катанић-Гојковић, н. д. 28;

[331] Катанић-Гојковић, н. д., 27—31;

[332] Светоарханђеловска хрисовуља 278; Шкриванић, Мрежа путева 292;

[333] Шкриванић, Мрежа путева 391—392;

Блаце, локалитет Гостулин, планина Јавор, па према томе не може бити никакве сумње да је овај пут овуда ишао и излазио код Штимља.[334]

Други главни пут је водио од Призрена преко села Круше, Ораховца, на Дреницу и Трепчу: „старимь поутемь кои греде ωт Призрѣна оу Трѣ(б)чоу до хрїсовоула Дѣчанскога“. Из овога произилази да је један стари пут ка Трепчи ишао у правцу дечанског властелинства, што је могло бити само путем који из Призрена води ка селу Круши, па се одатле одваја на север преко дечанског прилога Мале и Велике Хоче, где се и данас налазе дечански виногради, одатле даље на Голубовце, Дреницу и Трепчу. За ово говори и Дечанска хрисовуља где стоји: а од Беле Цркве од велике цесте, тј. од Беле Цркве, која се и данас налази код села Велика и Мала Круша.[335] У међама сточарског насеља Голубовци, које се данас налази под истим именом на левој обали реке Клине, као ратарско насеље, а северно од Хоче, помиње се пут од Стубла који се састаје са голубовачким возником: „А се мегіа Голубовцемь, ωтъ ІЕлшанице, ωт Стоубла како гред поуть и стаіе се с возникомь Голоубовьч'кымь“.[336] Јелшаница је сачувала назив у именима села Горња и Доња Јошаница, 13 км западно од Голубоваца, па је вероватно да се и Стубл налазио негде ту у близини, између Голубоваца и Јошанице, а голубовачки возник сигурно је био пут којим се излазило на „призренску цесту.“

О Призренском и Трепчанском путу има помена и у Дечанској хрисовуљи, код разграничења села Чабића, Штитарице и Ујмира: „Мегіа Чабикю Щитарицомь и сь Оунемиромь ωд Гоубав'ча потока цѣстомь великомь над виноградь оузь дѣль на Градищ ωд Градища на Лок'воу ωд Лок'ве нис'поуть кои греде мегю Чабикь и ІЕл'шаницоу на ωпорогь право на Чрьвени брѣгь и поутемь кои поуть походи изь ІЕл'шанице прѣко власѣнога поліа право оу Призрѣн'скоу цѣстоу коіа греде ис' Трѣб'че такоре цѣстомь а тази цѣста мегіа Плочи до Ненадине баре и до потока кои греде ис' Плоче. А ωд Млекіани мегіа низь поуть,“[337] итд. Из овога се јасно види, прво, да је постојао и пут, који је вероватно водио из Пећи право на исток („пут кои греде мегју Чабић и Јелшаницу“) ка Приштини, затим, да је из Јошанице пут ишао преко Власенога Поља (неубицирано) у Призренску цесту, која иде из Трепче и да је та цеста међа селу Плочи, данас Плочице. У Дечанској хрисовуљи говори се о цести која је и од Игларевца водила до пута који се састаје са путем из Дрстника и из Ђурђевика.[338] Као наставак овога пута, помиње се цеста која иде од Родојева на Косову „Камен који постависмо на путу“.[339] Напослетку, напомињемо да је сачу-

[334] Светоарханђеловска хрисовуља 290;

[335] Светоарханђеловска хрисовуља 293; Шкриванић, н. м.; Дечанске хрисовуље 58;

[336] Светоарханђеловска хр. 24—25; Шкриванић, н. д., 392;

[337] Дечанске хрисовуље 25

[338] Исто, 25—27;

[339] Дечанске хрисовуље 27; Шкриванић, н. д., 393;

вана традиција у народу да је и из Рогова, које је било некад средиште овог краја, преко превоја Добрухе постојала веза са Скадарско-призренском цестом преко св. Спаса, па није искључено да је пут за Трепчу био наставак овога пута као најкраћи.

За споредни пут ка Качанику у повељи стоји: „село на Средскои именом Село а мегіа м8 по дѣл8 8 Краиню стѣн8, от стѣне 8 Лисиніе на Мѣчи хлебь право на Расински п8т како испада из гвозда по дѣл8 мегю Рашом“.[340] Средска постоји и данас као крај и село источно од Призрена, а село Село сачувало се под истим именом као Горње Село и планински превој Лиса, те нема никакве сумње да је „Расински пут“ из повеље ишао овим пределом, тј. долином Бистрице за Качаник и Лепенац.

Још један „велики пут“, како стоји у Светоарханђеловској хрисовуљи, полазио је из Призрена, на Опоље, за Тетово, како се то лепо види када се говори о разграничењу горског села Крстца: „А мегіа Крстьц8 оть ополіа како п8т исходи оть Горьскога полiа и исходыи на заног8 на станище стго крала и тъзи п8ть како се стаіе сь п8темь Призрѣньским више Гвозда кои гред от Ополиіа и то т8д преко п8ти велиіега на десно мегю Млаке“. Данас постоје Опоље, Крстац, Млаке и Гвозд, па нема сумње да је пут Призрен-Тетово ишао овим правцем. Овај пут се помиње са селом Вранике, које данас не постоји, али како се Вранике помиње у међама села Други Брод, данас вероватно село Брод на путу за Тетово, то је скоро извесно да се помен цесте „како цеста гред оу Рекоу на Вранике“ односи на пут Призрен—Тетово.[341] Напослетку, за постојање овог пута налазимо потврду и у Рашком дефтеру, из 1455. године, у којему се помиње село Вешиловик, данас село Вешала, као дербендско село које лежи на путу Призрен—Тетово. Ово село давало је стражаре за чување поменутог пута.[342]

Драгоцен податак о досада непознатом путу налазимо код разграничења катуна Драгољевци: „ѿт Истока како се раздѣлать поути конь катоуна. Еднь поуть оу Истокь а други оу Гоино прѣко Бѣлопольскога поута. И стаіе се з дроузѣмь поутемь на Бѣлопольскои цѣстѣ“.[343] Драгољевци постоје и данас под истим именом као село и то 3 км јужно од Истока, тако исто и Бело Поље, јужно од Пећи 2 км, док је Гоино ишчезао. Према томе, очигледно је да је постојао и Белопољски пут, који је ишао од Белог Поља, преко Пећи, ка Истоку. Нисмо могли утврдити да ли је и у каквој вези био данашњи остатак старог каменог моста у селу Будисавцима са путем који је из Пећи водио за Исток, или је туда пролазио други неки пут. Мост има 13 отвора, по традицији би био из римског времена, међутим, његова грађевина и декорација говори о турском пореклу. Добије се утисак да мост има своје старије језгро.[344] Према писању М. С. Мило-

[340] Светоарханђеловска хрисовуља, 280; Шкриванић, н. д., 393;
[341] Светоарханђеловска хрисовуља, 301; Шкриванић, н. м;
[342] H. Šabanović, Krajište 86;
[343] Светоарханђеловска хрисовуља 299; Шкриванић, н. м.;
[344] Катанић-Трајковић, н. д., 72—82;

јевића, усред тржишта у Пећи постојао је камени мост, који је подигао жупан Ваислав (!), за време Стефана Првовенчаног. Како се мост налазио на јужној ивици данашње вароши, то није искључено да је припадао путу Бело Поље—Исток, поготово што се и данас налази на том истом комуникационом правцу.[345] И Лимска хрисовуља, из 1254—1264, допуњује претходни податак из Светоарханђелске хрисовуље, јер помиње цесту која од Гоинског пута води „право како греде цјаста у Сушицу“, тј., између Истока и Косовске Митровице. Сем тога, помен цесте, уствари „Великог пута“, пружа нам доказ више да је постојао друм између Пећи и Косовске Митровице.[346]

Код разграничења прилога дечанског властелинства на простору Пећи, Дечана и даље ка Ђаковици, често се помиње велика цеста, или једноставно цеста, било да пресеца имања или да их разграничава. На ово се нарочито наилази при разграничењу села Стреоца и Љубуше, затим Љубуше и Истинића, даље Чрнобрега и Храставице са селом Дечани итд., па нас упућује на веома вероватну поставку да је на том простору постојала заиста велика цеста, која је под тим именом ишла углавном нешто источније од данашњег пута. У прилог овоме говори и разграничење села Зрзе са Брестовцем, која села и данас постоје под истим именима, прво на 12, а друго на око 20 км источно од данашње Ђаковице: „А мегіа (Зрзе) моу з'Брѣстов'цемь како потече бара изь Дрима такоре на Илиин8 цръкв8, а од Бѣле Цръкве од велиiе цѣсте посрѣдь л8га.“[347]

Као што смо раније напоменули, из Љеша је пут водио за *Драч* (Epidamnom, Dyrrachion, Dyrration, Drač, Durrachium), затим за *Валону* (Aulona, Avelona, Valona).

[345] М. С. Милојевић, Путовање дела праве (старе) Србије, Београд, 1877, књ. III, 3.
[346] Лимска хрисовуља 9;
[347] Дечанске хрисовуље 58; Шкриванић, н. д., 394;

[illegible]УТ СА АЛБАНСКОГ ПРИМОРЈА У УНУТРАШЊОСТ

Драч (Dyrrachium) са римском Аполонијом, на југу, а [illegible] Полином, данас селом Појани, северно од Валоне, [illegible] је једну од почетних тачака римске цесте „Via Aegnatia", што је зависило од тога да ли се из Барија пребацује у Драч или из Бриндизија (Brundussii) у Аполонију, одакле се, [illegible] ишло за Македонију или за грчки Епир.[348]

„Via Aegnatia" је наставак римског пута „Via Apia", који је из Рима водио на југ Италије између градова Барија и Бриндизија до места Егнације (Aegnatia). Одатле се ишло морем за Драч. „Via Aegnatia" је водила преко Солуна (Thessalonica), где је била средина пута, за Ипсалу (Cypsala) на реци Марици, [illegible] крајњој тачци, пошто је одатле продужавала под новим [illegible], тј. „Via militaris", до Цариграда. По речима Пуквевила (Pouqueville), то је био једини практични пут све до почетка XIX века за прелаз из Илирика у Македонију.[349]

Гласовита „Via Aegnatia" била је од особитог значаја при[illegible] јужнословенског продирања струмичким и вардарским правцима на Балканско полуострво и приликом њиховог ширења на исток и запад. Нарочито велику улогу одиграла је од 1343. године, тј. од Душановог освајања Албаније, затим осталих византијских области које су се налазиле на целој њеној ду[illegible] и на свима њеним варијантама од Драча до Ипсале. У [illegible] обиму била је коришћена после Душанове смрти, да би почетком XV века послужила Турцима за њихова освајања на запад до обала Јадранског мора и јужних покрајина средњовековне српске државе.

Од Драча „Via Aegnatia" је, по Идрисију, ишла на *Batarlu*, [illegible] Петрела, југоисточно од Тиране,[350] одатле на антички Scampia, Albanum Albanopolim, данас *Елбасан*, средњовековни *Нови Град* или *Кењуз*, па преко *Stronge*, средњовековне и данашње Струге, на *Охрид* (Lyhnudos, Achride) даље за *Водену* (Edessa), а одатле за Вардар (Axios) који је прелазила код Пеле (Pella) и даље за Солун (Thessalonica). Из Солуна је „Via Aegnatia" ишла за Amphipolis, Filipi, затим Neapolis, данашњу Кавалу, одатле [illegible] на Енос, Ипсалу и затим настављала за Родост и Цариград.[351] Укупна дужина пута износила је 4.280

[348] Tafel, Via Aegnatia XCIX;
[349] Tafrali, Thessalonique 121—172;
[350] [illegible] 27, 39;
[351] [illegible] Paul Lemerle, Philippes et la Macédoine orientale, Paris 1945, [illegible] 170, нап. 2—6, 172, нап. 1—4, 176 и 177;

„стадиа", или 535 римских миља, што износи око 830 км.[352] По Тафралију, од Драча до Солуна путовање је трајало 2 дана (!) (треба 12 дана), а од Солуна до Цариграда 15 дана.[353]

Поред горе описаног основног правца или главне трасе пута „Via Aegnatia", постојали су и други путеви, који су више-мање одступали од њега, да би се поново састали, односно избили на главни правац. Све је ово зависило од тога, као што смо раније рекли, одакле се полазило и куда се ишло. Нормандски војвода Боемунд кренуо је (1096) из Италије и искрцао се на епирској обали, вероватно негде јужно од Валоне, па је одатле кренуо долином реке Дринос, данас Dhrino, односно највероватније Војушом, за Костур или за Кожане, а одатле је водио на главни пут, између Лерина и Водена.[354] Другу војску повео је нормандски војвода Роберт, син Виљема Освајача, и то главним путем — трасом тј., из Драча преко Охрида, Битоља, на Острво и даље „Via Aegnatiom" у правцу Солуна и Цариграда.[355] Идући из Солуна за Битољ, део овог пута су користиле М. Макензијева и А. П. Ирбијева, пролазећи преко Водене, Острова, Горничева за Битољ. Део пута Острово—Битољ прошле су колима.[356]

У повељи цара Душана манастиру Трескавцу код Прилепа, помиње се пут код Арменора, данашњег Ерменора, у северној Грчкој, па није искључено да се тај помен, највероватније, односи на „Via Aegnatiu", која је негде ту пролазила.[357]

Из Драча је водио још један пут на исток, за којега Георгије Акрополита (1230—1282) (државник, војвода и хроничар), каже да је по проласку кроз област Кунавије ишао преко планине Мала Петра, данас Mattia, на *Дебар* (Debram, Dibram), одатле за *Кичево* (Cytzabin) и *Прилеп* (Perlepe).[358] Другим један пут водио је из Дебра за Полог и даље за Скопље. М. Барлеци (друга пол. XVI века), зна за пут који води из Горњег Дебра за град Полог.[359]

Из Драча, стари римски и средњовековни пут је водио скоро уз морску обалу за Валону и даље на југ, како је то представљено на Појтингеровој табли и описано код Идрисија (1154). 1418. године, Баило у Драчу не дозвољава да Турци из Валоне иду ка Драчу, па их је присилио да сиђу са караваном ка Валони.[360]

[352] Tafel, н. д., II—IV, види: XCIV—XCVI;
[353] Tafrali, н. д., 122, нап. 6 и 8;
[354] Matković, Putovanje Rad JAZU 42; 84—87; Tafel, н. д., 11—14; Lemerle, н. д. 170, нап. 2—6;
[355] Matković, н. д. 87—90;
[356] Путовање Макензијеве и Ирбијеве 45—53; Вардар се тада прелазио код старе Пеле;
[357] Трескавачка хрисовуља XIII, 374;
[358] Tafel, н. д., XV и XVI; Матковић, н. д., 150—151;
[359] Mar. Barletii, Scodrensis sacerdotis, De vita et Gestis Scanderbegi Epirotarum Principis, Lib. VII, Francofurti ad Moneum 1578, 128, 131; „et Pologi campestria Adversus Debream ingeressam Scanderbegum credere", 132;
[360] M. Sufflay, Städte und Bürger Albaniens hauptsächlich während des Mittelalters, Wien-Leipzig, 1924, 31, нап. 157 „... descendere versus Avelonam", затим се помињу „caravane Mussolate";

ПУТЕВИ ОД ОХРИДА У ОСТАЛЕ ДЕЛОВЕ МАКЕДОНИЈЕ

О путевима који су водили од Охрида према северу за Полог и Скопље једино што можемо претпоставити јесте да је један пут ишао преко Струге, Дебра и Полога за Скопље, док је други ишао из Охрида преко Дебра за Кичево а одатле за Полог и Скопље. Идриси (1154) помиње пут, који је ишао из Ахрида (Охрид) за Булугу (Полог), где се стизало после 4 дана хода, па се одатле настављало још 2 дана хода да би се стигло до Uskobije (Скопље). Такође, из Охрида преко Полога за Липљан је ишло византијско посланство, 1286. год., које је предводио Патријарх ради удаје кћерке византијског цара за српског краља Милутина. Напослетку, раније смо напоменули да је М. Барлецију био познат пут, који је из Горњег Дебра водио за град Поље. Ова два примера ништа не казују којом варијантом пута се ишло. Међутим, код последњег је извесно за релацију Дебар—Поље, а до Дебра се може претпоставити да се вероватно стизало из Охрида преко Струге долином реке Дрима.

Пут од Охрида на исток Идриси је, углавном, овако описао: идући од Akrida-Охрида на исток, стизало се четвртог дана у Butili, (античка Heraclea, средњовековна Пелагонија, турски Манастир и данашњи Битољ, или Битола).[361] Тачније обележавање овога пута омогућава нам помен, истина из XVII века, дербендског села Главато, које се налази на Цаватском превоју.[362] У Појтингеровој табли уцртана је станица Nicea на удаљењу од 11 римских миља, или 16 до 17 километара од Хераклеје, у правцу Охрида, што одговара удаљености села Главато од Битоља. Занимљиво да је Н. Вулић открио „castrum" код села До-[illegible] и Кажани, дакле у непосредној близини данашњег села Главато.[363] Из Битоља је пут настављао познатом Via Aegnatiom за Лерину, или Идрисијевом Aherinu (данас Флорина, у Грчкој), где се стизало после пола дана хода, затим се после једног и по дана долазило у Острово (Ostroba, код Идрисија Ustruba, данас Арниса, у Грчкој). Из Острова је требало један дан хода до

[361] Недков, Идриси 35. Pachymeres, Michael Palaiologos, V, cap. 6; Јиречек-Радонић, Историја Срба II, 267—268; Barletii, н. м.:
[362] Стојановски, н. д. 76;
[363] Вулић, Географија Јужне Србије 9.

Водена (данас Едеса), или Budijanu код Идрисија, итд.[364] Помен дербендског села Грумази, које и данас постоји источно од Битоља, говори о постојању пута који је из Битоља водио преко поменутог села и Селечке планине, највероватније у област Морихова, односно у долину Црне Реке, а одатле у долину Вардара.[365]

Поред „Via Aegnatia", пута који је преко Битоља водио за Солун, постојао је и други римски пут који је из Битоља ишао на север у долину Вардара преко *Прилепа* (Prilapum, Perlepe), једну од главних раскрсница путева на југу Македоније. За овај пут Ник. Вулић претпоставља да је овако водио: Битољ, 1 км западно од села Могиле, даље између села Чепитово и Сополчане, села Галичане, Прилепа, Плетвара, па јужно од Вариша за долину Вардара.[366] Потврду о постојању старог пута од Битоља ка Прилепу, као и многим до сада непознатим путевима, који су се од Прилепа рачвали скоро у свим правцима, налазимо у повељи краља Стефана Душана манастиру Трескавцу, после 1337. године. Тако, на пример, у разграничењу земљишних прилога помиње се „стари пут" код села Галичани, које село и данас постоји југозападно од Прилепа, а западно 1 до 1/2 километар од данашњег друма Битољ—Прилеп.[367] Такође, одређујући „отесе" пустим селима: Хоморани, данас село Оморани југозападно од Титовог Велеса, на десној обали реке Бабуне, Техово, данас село Теово на реци Бабуни, југозападно од Титовог Велеса, стоји: да имају „отесе" до „Присадског пута", тј. пута, који се и данас тако зове јер прелази преко Присадског превоја за Титов Велес.[368] Захваљујући помену дербендских села: Степанци (помиње се око 1460.), и данас село са истим именом, североисточно од Прилепа, Извор (помиње се око 1476/77), и данас са истим именом, југозападно од Титовог Велеса, у могућности смо да утврдимо и приближну трасу „Присадског пута" и да кажемо, да се стара траса на неким местима подудара са трасом данашњег пута Прилеп—Титов Велес. Трасу и стање овог пута описале су М. Макензијева и П. А. Ирбијева.[369]

Постојао је друм који је из Прилепа ишао на север за Белево, које се налазило негде на истоименој реци, која протиче северно од Прилепа. Такође, у поменутој повељи се говори о путу „кои греде у Мраморане", село које и данас постоји северозападно од Прилепа. Међутим, правац овог пута тешко је одредити пошто не постоји на терену село Душник, па према томе се не зна куда је водио „ . . . поуть Доушьнички", који је био повезан са наведеним селима. Даље се не зна, на којем делу реке Белеве је лежало истоимено село.[370] Али, доведемо

[364] Недков, Идриси 39—41;
[365] Стојановски, н. д., 74;
[366] Vulić, Archeologische karte, sekt. Прилеп-Битољ;
[367] Трескавачка хрисовуља ГСУД XI, 1859, 131 . . . „до старего поуть Галичкего";
[368] Трескавачке хрисовуље, ГСУД XLI, 1875, 359 и ГСУД XIII, 1861, 371, „на Радоуши поутемь Присадьскымь";
[369] Путовање Макензијеве и Ирбијеве 62—66;
[370] Трескавачка хрисовуља, ГСУД XIII, 370 и 371;

ли у везу помен дервенских села: Габровника, Јаболчишта (оба из 1476/77), и Зеленикова (из половине XV века), која села су давала стражу за заштиту пута Скопље—Прилеп, као и то да се налазе, углавном, на правцу Белевске реке и села Мраморана, онда није искључено, шта више врло је вероватно, да је раније поменути пут из Прилепа ишао преко села Мраморана или преко села Белева за Габровник, Јаболчиште, Зелениково и Скопље.[371] Код села Јаболчиште помиње се и село Ливадица, истина 1519. године, које данас не постоји као село, већ као локалитет, а за које Стојановски претпоставља да је било дербендско.[372] Н. Вулић претпоставља да је и римски пут ишао из Прилепа на село Мраморане, затим $1\frac{1}{2}$ км западно од села Слепче, па на север ка Скопљу.[373]

Напомињемо да у селу Богомили постоји стари камени мост преко реке Бабуне, за који мештани говоре да је из римског времена. Према сачуваним остацима, полукружни отвор моста износи 6.15 м, висина 3.10 м, ширина моста 3.70 м. Мост оставља утисак древне старине па није искључено да се преко њега одвијао саобраћај између Прилепа, Богомиле и Зеленикова за Скопље.[374]

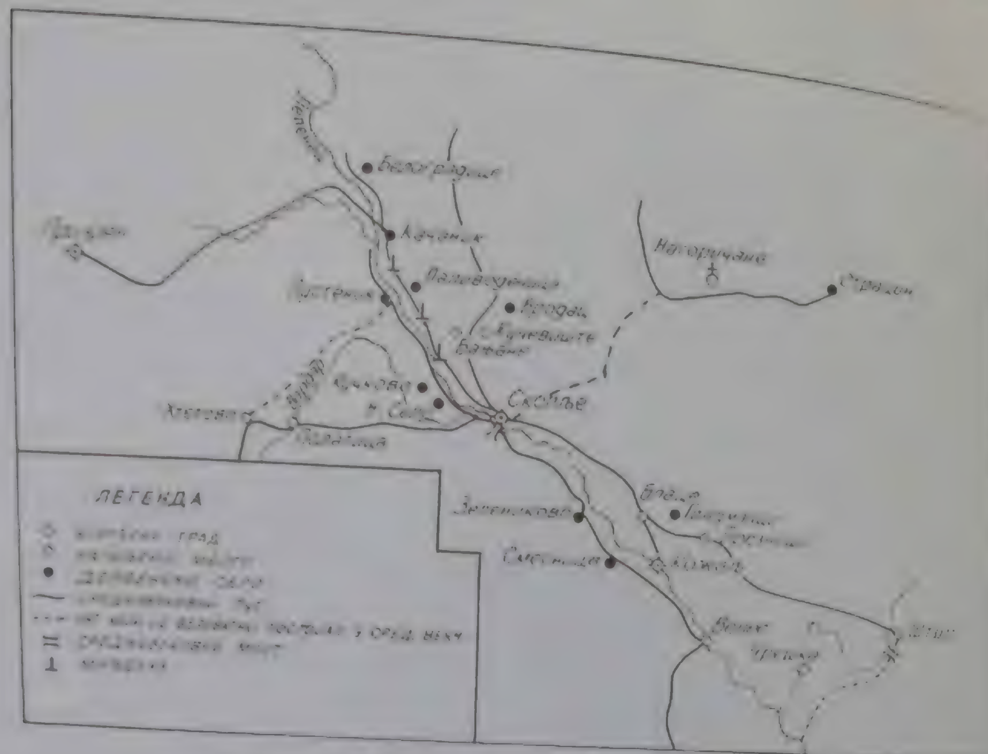
Око 1476/77. године, пописана дербендска села: Плетвар, североисточно од Прилепа, затим село Топлица, североисточно од Плетвара, указују на постојање пута који је из Прилепа водио, преко превоја Плетвар и поред пописаних села, у долину Црне Реке, односно у предео Тиквеш, а одатле, највероватније, у долину Вардара у близини Градског, односно развалина старог Стобиа.[375] У Појтингеровој табли пут је овако представљен: Stopis (Стоби, Градско) XII — Euristo XXIII — Ceramig XI — Heraclea (Битољ), — укупно растојање 47. рим. миља или око 70 км, што се може узети као приближно тачно.[376] Н. Вулић је уцртао део овог пута у долини Црне Реке, куда смо претпоставили да је ишао и средњовековни пут од Прилепа за Градско.[377]

Даље, из трескавачке повеље сазнајемо да је један пут ишао из Прилепа у правцу северозапада за Брод, Кичево, затим за Дебар, а одатле, — као што смо раније изнели, највероватније преко планине Петра Мале, или Matti за Драч. Траса овог пута је највероватније ишла од Прилепа на данашње село Кривогаштане, западно од Прилепа, односно „. . . до поути кривогащскыга", како то стоји у повељи.[378] Од села Кривогаштана пут је настављао за Кичево, преко данашњег села Раштане, под именом „храштански пут", или: „. . . и до поутѣ хращаньскего" како стоји у истој повељи.[379] С обзиром на чињеницу да се у истој

371 Стојановски, н. д., 72, 77—78, 80;
372 Стојановски, н. д., 80, 85;
373 Вулић, н. д., иста секција;
374 Катанић-Гојковић, н. д., 167—169;
375 [illegible], н. д., 176;
376 Miller, Peutingerova tabla, seg. VII/5 и VIII/1;
377 Vulić, n. d., ista sekcija;
378 Трескавачка хрисовуља, ГСУД XIII, 375;
379 Трескавачка хрисовуља, ГСУД XI, 131;



Путеви из албанског приморја на исток и из Охрида у остале делове Македоније



Укрштање путева у средњовековном Скопљу



Остаци пута код Демир Капије

повељи, као што смо поменули, говори о путу који води из Прилепа у Мраморане, као и да се у дефтеру из 1476/77. године помиње дербендско село Барбарас, може се претпоставити да је из Кичева пут водио на село Брод, затим на село Барбарас, па на Мраморане, и одатле на Прилеп. Из села Брода или Барбараса изводио је пут на село Влчије у Поречу „на поуть Вльчевски, греде на моужиць, тъжде поуть до ма... Коритъ... на Пеклища". Данас постоји село Корито, источно од Гостивара, на Сувој Гори, затим село Влчије као Волче, југоисточно од Корита и Пеклишта, југоисточно од Гостивара.[380] Из овога се види да се села Брод и Барбарас јављају као раскрснице путева, који су из Прилепа водили преко Кичева за Дебар, или долином Велике Реке и Црнишнице преко села Влчија за Полог на главни, односно „Царев друм". Напослетку, из исте повеље сазнајемо да се „печенеским путем" звао онај пут, који је из Прилепа водио у село Обрштани, данас село Обрчани, југозападно од Прилепа, „и до поутѣ Печенѣшка що иде 8 ѡбрщани".[381] Из села Обрштаца пут је највероватније настављао преко данашњег села Бела Црква, на село Бучин, које се помиње у трескавачкој повељи, као селиште, после 1337. године, а налазило се на десној обали Црне Реке, па је одатле настављао њеном долином на Железнец, средњовековни Железанац, или Сидерокастрон, даље за Дебрец, дворац и предео северно од Охрида. У Дебрецу пут се највероватније рачвао једним краком за Охрид, а другим за Кичево, или Дебар. Веома је вероватно да је овај пут користио византијски цар Андроник III, 1330. г., када је за време Велбушке битке (1330) на јужној српској граници лично заузео неколико двораца, као Дебрец, Железнец југоисточно од Кичева, и др. Чувши за бугарски пораз, цар је прекинуо ратовање против Србије и кренуо је на исток да заузме бугарске градове Месемврију и Дијампољ, данас Јамбол. Највероватније да је цар користио наведени пут, као најкраћи, да се домогне познатог пута Via Aegnatia.[382]

[380] Трескавачка хрисовуља, ГСУД XIII, 372;

[381] Трескавачка хрисовуља, ГСУД XI, 131 и XIII, 375;

[382] Т. Томоски, Белешки по повод военот поход на Андроник III во Македонија во 1330. г. Годишен Зборник 16, 1964, 41—44;

ПУТ БЕОГРАД—НИШ—СОФИЈА—ЦАРИГРАД И НИШ—СКОПЉЕ—СОЛУН

Средњовековна цеста Београд—Цариград је уствари стари римски пут „Via militaris“, са полазном тачком у Београду, а крајњом у Цариграду. За разлику од римског и турског периода, када је овај пут водио кроз једну државу, у XIII и XIV веку пролазио је кроз Угарску, Бугарску, Србију и Византијско царство.[383]

Положај Београда, на саставу реке Саве и Дунава, дозвољавао је да му се могло прићи воденим путем, било Савом, поред Sirmiuma (Св. Димитрије, Дмитровица, Сремска Митровица), или Дунавом, поред данашњег Земуна (Taurunum,, Zeugminon, Землън). Дунавом се обичавало ићи све до Браничева (Viminacium, Brandiz, данас Костолац). Према писању Ота Фризиншког (Otto Frisingensis), немачки цар Конрад (1147), ишао је са својим крсташима низ Дунав све до Браничева, где је оставио бродовље и продужио познатим „Цариградским путем“ за Ниш, Софију и даље на исток. То исто је учинио 1172. год. и сашки војвода Хенрих Лав, са својим крсташима, како казује Арнолд, из Либека (Arnoldi Abbatis Lubecensis).[384] По К. Јиречеку, многи су путници обичавали да се са угарске стране, из града Ковина (Keve, Kovinum, Kubin, антички Constantiola) пребаце преко Дунава на тзв. „Цариградски пут“.[385]

За разлику од наведених итинерера, којим се ишло до Браничева, посланство цара Максимилијана II упућено је 1. VII 1567. године султану Селиму II ради преговора и закључења мира, Дунавом од Беча до Београда, а одатле је наставило пут сувим.[386]

Средњовековни пут је ишао од Београда преко Гроцке за Браничево, где је мењао правац ка југу за Равно, данашњу Ћуприју, Ражањ, а одатле је скретао на исток до Болвана, данас Бована, да би наставио ка југу до Ниша. Од Ниша пут је водио преко долине и клисуре речице Куновице на Мокро, Пирот и даље за Софију. Међутим, у првој половини XV века, вековна траса овога пута прелази са десне на леву обалу Велике Мораве

[383] Јиречек, Војна цеста 121;
[384] Matković, Putovanja. Rad JAZU 42, 1878, 100, 112—113;
[385] Јиречек, Војна цеста 131, 132;
[386] P. Matković, Putopis Marka Ant. Pigafette u Carigrad od 1567, Starine XXII, Zagreb 1890, 85—91

код Равна, данашње Ћуприје, да би наставила преко Баточине, Колара и Гроцке за Београд.

Од *Београда* (Бѣлградь, Griechisch Weissenburg, Alba Graeca, Nandor Fejervar, Belgrad), ишло се преко Гроцке на исток за Браничево (per pagum Branicevu/m/), преко Годоминског Поља (campis Godomir), које и данас постоји јужно од Смедерева, затим се чамцима прелазила Велика Морава (per transito . . . Maioris Morave)[387] и стизало у Браничево, данас варош Костолац, чији је тачан положај одредио Идриси (1153), али под именом Agradisca, односно по Софијском рукопису Идрисијевог дела, Afranisufa.[388]

Уствари, траса овог комада пута је део римске цесте, која је из Singidunuma (Београда) пролазила једним делом кроз данашњу Господар-Јевремову улицу, па поред зграде Народног позоришта и Скупштине до данашњег Техничког факултета[388a], затим пресецала Врачарски плато на коме се поред села Миријева и села Малог Мокрог Луга, источно од новог друма, до скора познавала стара калдрма. У Малом Мокром Лугу наилазило се на мало утврђење Mutatio ad Sextum, а код села Ритопека, близу дунавске обале, на Castra Tricornia, код села Брестовика, источно од Гроцке, на Mons Aureus, и на Vinceiu, код Смедерева. Из Винцеје стизало се у Виминацијум —Браничево.[389] У Појтингеровој табли пут је овако уцртан: Singiduno XIV — Tricorno XII — Mons Aureus XIV — Margum fl. X — Viminatio тј. 50 римских миља, или око 75 километара колика, у ствари и јесте раздаљина између Сингидунума и Виминациума.

На подунавском делу пута, од Београда до Браничева, цеста је ишла углавном упоредо са Дунавом, поред великих шума са десне стране пута у којима су, како каже К. Јиречек, витлали чопори говеда и крда оваца. Приликом пролаза крсташа Валтера Без Земље, у пролеће 1096. године, становништво околних села напало је чету крсташа, јачине 140 људи, који су пљачкали стоку, и пошто су их стерали у једну усамљену цркву, запалише је.[390] На овом путу је цар Фридрих I, 1189 године, видео напуштене рушевине у Београду, Браничеву, Нишу и Средцу.

Као што смо напоменули на место Браничева, јавља се 1379. године, село Костолац, код рушевина старог града, као земљишни прилог кнеза Лазара манастиру Горњаку, док се име Браничево

[387] Biblioteka Ambrosiana, Milano-Cod. Q. 116. super, fol, 152; Compositum opus ab autore Serbiano origine Dalmata natione circa anni D(omi)ni 1480“;

[388] Tomaschek, Idrisi 89; Јиречек, Војна цеста 131; Недков, Идрис 43; М. Динић, Браничево у средњем веку, Пожаревац 1959, 9, нап. 18. стоји „Afranisofa“;

[388a] Р. Штаудингер, Куда је кроз Београд пролазио римски друм Београд—Цариград, Политика, 29. август 1935;

[389] Јиречек, Војна цеста 82, 83; М. Грбић, Централна Србија у римско доба, Археолошки споменици и налазишта у Србији, Централна Србија, 1956, 32; М. Костић, Насеља у околини Београда, Зборник радова Географског института, св. IX, 1962, 63 и 64;

[390] Јиречек, Војна цеста 131;

сачувало у имену жупе.[391] Напомињемо да данас постоји село Браничево, северозападно од Голупца. Не само да нема везе име данашњег села са старим Браничевом, него је то име дао кнез Милош селу Биротинцима.

Од Браничева се ишло на југ кроз чувену шуму „Silva Bulgariae“, па се после дводневног путовања стизало у *Равно*, римски Horreum Margi, средњовековни Rabnel и Ravenelle, а код Идрисија Rabna, и српски Равно, у данашњу варош Ћуприју на реци Великој Морави. Од Равног се настављало на југ, такође кроз велике шуме, па се затим стизало у данашњу варошицу Ражањ, римску Arsenu. Римске зидине су установљене на ушћу реке Раванице, а на Морави је Ф. Каниц видео остатке стубова римског моста, на међусобном растојању од 14 метара. Кастел Horreum Margi, по Каницу, налазио се источно од моста на платоу реке Раванице и реке Велике Мораве, док је цивилно насеље било у предграђу данашње Јагодинске Мале. На северној страни кастела нађен је један миљоказ са именима царева Валеријана и Галијена. Настављајући на југ пролазило се преко данашњег Параћина, где је Каниц нашао на остатке римске архитектуре и у близини саме вароши на остатке античког пута.[392] Даље се настављало на југ па се стизало у данашњи Делиград. Из Делиграда се скретало на исток преко данашњих локалитета: Бели Камен, Зеленове њиве, на Маринковске појате према Бованском прокопу, средњовековном Болвану и римском Praesidium Pompei, пресецајући пут Алексинац—Соко Бања. На релацији Делиград—Бован нисмо нашли (1964.) никакав остатак старог пута. Међутим, сачувана је традиција да је ту ишао стари пут. Од Бована пут је настављао западним огранком Озрен планине, где се на око 5 км јужно од данашњег санаторијума за очне болести, налази остатак старе калдрме. Одатле је пут водио преко Власине, Затока, Милановог Камена, источно од села Рсовца, преко села Палиграци, села Паљине, села Топонице, у Ниш. Да је овај пут постојао у XVI веку доказује се постојањем дербендских села на томе правцу, и то: села Кравје, данас Кравље, 14 км северно од Ниша, а источно од поменутог села Паљине; затим, села Давидовац 2 км источно од поменутог села Рсовца, такође северно од Ниша. Поред наведених дербендских села која се помињу у Видинском дефтеру из 1586. године, постоји још један дербенд — село Јошаница, у нахији Сврљиг, које и данас постоји 12 км северозападно од Сокобање у правцу Параћина. Међусобна повезаност дербендских села на правцу Ниш—Параћин говори да је на овој релацији постојао још један пут, највероватније, каравански, којим је саобраћала товарна стока.[393] С обзиром на малу ширину нађеног остатка старе калдрме (2.4 м), не би се могло рећи да је то остатак старог римског пута „Via militaris“, по коме су саобраћала и велика

[391] Miklosich, M. S. 193—195;
[392] Гарашанин, н. д. 179 и 196;
[393] Vidinski tapu Defter No 57, из 1586, prevela i obradila dr Dušanka Bojanić;

кола. Наше је мишљење да је стари римски пут из Бована ишао поред села Липовца, на Топоницу, а одатле за Ниш.[394]

Покушаћемо да ове опште познате податке о путу Београд—Ниш и даље за Софију, повежемо са извесним историјским догађајима, као и са пронађеним налазима остатака старог пута, са циљем да, уколико је то могуће, што верније представимо његово стање и правац протезања. Из описа пролаза Хенриха Лава, 1172. године, овим путем, дâ се закључити да је пут био јако оштећен и скоро неупотребљив за кола. Према казивању Арнолда из Либека, већ између Браничева и Равног (данас Ћуприје) морала су се напустити кола (plaustra, carrucae) јер су сваки час западали у блатно земљиште (in profunditate palustri), тако да се храна морала преносити на товарној стоци.[395] По казивању самог Стефана Првовенчаног, он се по Ускрсу 1215. године (?), састао у Равном са угарским краљем Андријом II, који је тамо стигао са севера, највероватније користећи се наведеним путем. Пошто су измењали дарове, кренули су за Ниш, свакако описаним путем, где су се састали са грчким царем званим Јерис Филандром, уствари латинским царем Хенрихом, који је са истока стигао у Ниш.[396] Овај пут помиње кнез Лазар под именом „Велик пут“, у својој повељи манастиру Раваници 1381. године, приликом одређивања међа селу Горња Живица, које постоји и данас на десној обали реке Мораве, северозападно од Пожаревца. Помен „велики пут“ (до великог пута) налазимо и приликом ређања граница села Дубнице, које и данас постоји 8 км североисточно од Свилајнца, а јужно од Пожаревца.[397] С обзиром на положај села Горње Живице и Дубнице, као и пронађене разноврсне римске предмете и остатке старог пута, о чему ће бити говора мало даље, очигледно је да се назив „велики пут“ односи на стари римски односно средњовековни пут Београд—Цариград.

Међутим, није искључено да је у пределу села Живице пролазио и неки други, такође „велики пут“, који је ишао од Дунава на „Цариградски пут“ или за време Римљана на „Via militaris“. Средњовековни пут који је из Угарске, преко Бечкерека, данас Зрењанина, и Панчева изводио на Ковин, највероватније да је прелазио Дунав на простору Смедерево — село Дубравица, па је одатле настављао, било долином реке Мораве или долином реке Млаве за унутрашњост Србије. Имају ли се у виду налази римских остатака у Бечкереку (Зрењанину), Панчеву, Старчеву, Црепаји, итд.[398] онда са пуно основа се може претпоставити да су та места била повезана путем чији се пра-

[394] Овом приликом благодарим проф. Мирославу Спирићу, директору Гимназије у Алексинцу, који нам је свестраним залагањем омогућио да цео овај терен од Делиграда па све до јужно од Соко Бање, прокрстаримо и испитамо у времену од 14. до 16. маја 1964. г.;
[395] Arnold iz Libeka lib. I, нап. 3 цитат: Јиречек-Радонић, Историја Срба II, 188, нап. 59;
[396] Првовенчани, Живот Стефана Немање 77—80 (у преводу);
[397] Miklosich, M. S. 198, 199; Вл. Петковић, Манастир Раваница, Београд 1922, 75 . . . „до великаго пѫта“;
[398] Војводина I, 80, Археолошка карта (Р. Р. Смит, Н. Вулић);

[illegible]вац, углавном, слаже са правцем средњовековног пута, од Зрењанина до Ковина. Овим путем је стигла у Ковин угарска војска Јована Хуњадија 1448. године, када је кренула против Турака на Косово Поље.[399] По преласку Дунава из Ковина војска се улогорила код Суботице, на ушћу Мораве, (Sobotica ad ostium Lamoravae), па се одатле упутила преко Крушевца и Јанкове клисуре на Косову. Из Ковина је краљ Жигмунд, 23. XI 1389. г. прешао на територију Србије и допро до реке Ломнице (вероватно у пределу Рудника), и одатле се убрзо вратио.[400] 1718. године возили су се кочијама од Дунава, вероватно од Дубравице, до у близину Пожаревца, енглески и холандски посредници, као и аустријска делегација за мировни конгрес у Пожаревцу.[401] На крају напомињемо да је Каниц претпоставио, на основу налаза трагова старог пута у селу Топоници, 13 км југоисточно од Пожаревца, да је постојао римски пут који је везивао долину реке Млаве са Mons Aureus, или на Појтингеровој табли Monte Aureo. Уколико је ова поставка тачна, онда је овај пут пролазио у близини данашњег села Живице, пошто се Mons Aureus, по К. Јиречеку налазио западно од Смедерева код села Брестовика.[402]

Захваљујући налазима разноврсних предмета на траси старог пута и понегде његовим остацима, у могућности смо да одредимо, приближно тачно, до данас непознату трасу пута на релацији: Браничево-Равно. Према налазима Љ. Јовановића, пут је [illegible] од села Орљева, Великог Поповца, на к. 285, Љубановац и Забрђе, даље преко потока Бусура до Граца у Великом Лаолу, одатле се враћао од североистока ка југозападу, па је ишао преко Шуваје на Дедињак, село Врбовац, Осредак, поред Режи[illegible], затим између Златова и Бусура, даље на село Роанду у долини реке Ресаве. У селу Орљеву и код села Миријева видели смо 11. VIII 1961. године остатке поломљеног саркофага, од кога су сељаци израдили степенице за улазна врата куће. На Ранковачком брду сељаци наилазе приликом копања на велики [illegible] и камење од старог пута.[403] За заштиту саобраћаја на овом делу друма постојале су тврђаве: у селу Великом Лаолу, данас развалине под именом Градац, док се у селу Бежичеву и Златову називају Градишта. Стари пут је претрпан дебелим слојем [illegible] од 0,5 до 1 метра, крајеви су изорани, док је ширина недирнуте средине од 3 до 5 метара, а код села Забрђа западно од Петровца, затим села Бусура и села Златова, северно од Деспотовца, ширина калдрме је од 4 до 6 метара. Још увек се поред пута налази стари новац, нарочито римски, бодила копља и стрела, затим разноврсне алатке, црепови итд.[404] По Ф. Каницу, један римски пут је ишао и десном обалом реке Млаве на Петровац.[405]

[399] М. Костић, Опис војске Јована Хуњадија при поласку у бој на Косово, ГСУНД I, 1925, 83;

[400] В. Трпковић, Турско-угарски сукоби до 1402, ИГ НРС 1—2, 1959, 93—100;

[401] Г. Шкриванић, Дневник Дубровчанина Михајла Пешића о Пожаревачком мировном конгресу 1718. године, Београд 1952, 21, 22, 23 . . . „strada di due leghe . . . bellissima carozza tirata da sei bellissimi cavalli negri„;

[402] Kanitz, Römische Studien 85; Др М. Гарашанин, Археолошка налазишта [illegible]; Јиречек, Војна цеста 83, нап. 34 и 35, претпоставља да се [illegible] Градиште или Југово;

[403] О старом путу и саркофагу и другим појединостима податке сам [illegible] Станојла Јанковића, рођеног 1889. г., [illegible] рођеног 1891. г.; обојица знају за саркофаг. [illegible] брду [illegible] Јовић Миладин, рођен 1882. г., итд.;

Из описа ратовања султана Мусе, од стране Константина Филозофа, сазнајемо да је постојао пут, који је преко града Соколнице, данас Сокобање, изводио на град Болван, односно на пут Београд—Цариград. Наиме, овај пут је користио Муса приликом заузимања градова Соколнице и Болвана[406] Настављајући од Болвана ка југу, стизало се у *Ниш*.

Ниш (рим. Naissus, по Идрисију, Nisu, затим Nissa, Niz и Ниш) је представљао велики комуникацијски и привредни центар, град за који су се кроз векове везивала велика збивања, због његовог огромног стратегијског значаја, која су одлучивала о његовој судбини. На овоме путу се кретала огромна колона крсташких кола натоварених добровољним прилозима (1096. године), од којих су грађани Ниша, приликом напада на крсташе, запленили 2.000 кола.[407]

Још 1553. године видели су Вранчић и Дорншвам (Verantius и Dornschwamm) многобројно римско камење, које је употребљено за градњу каравансераја и џамија, па су направили копије 11. натписа. На јужном улазу у град, а у близини моста, видели су врло добро очуван комад римске цесте са мраморним миљоказом чији латински натпис нису више могли да разреше. У новије време откривени су трагови римског пута код водоводне централе, који је био поплочан великим каменим плочама. Код текстилне фабрике видели су се још 1925. године остаци старог римског моста, а у тзв. Јагодин Мали, трагови римске некрополе, итд.[408]

Из Ниша се рачвао један пут који је водио долином реке Тимока ка Дунаву — Видину, или Арчеру (Бугарска), а други долином реке Топлице ка Косову Пољу и Јадранском мору.

У Појтингеровој табли овако је представљен пут који је из Ниша водио на Ratiaris (Арчеру): Naissus XXVII — Timaco Maioris XX — Timaco Minori XXVII — Conbustira XXVII — Ratiaris (Арчер на Дунаву) = 104 римске миље, или око 162 километра, односно до ушћа реке Тимока 74 римске миље, или око 110 км, што отприлике одговара реалној удаљености.[409]

По Каницу, село Нишевац је Timaco Maioris, у Појтингеровој табли, удаљен од Ниша — Naissus-а 27 римских миља, или

[404] Љ. Јовановић, Млава 278, 279, а за тачно одређивање трагова старог пута види стране: 281, 283, 302—311, 315, 342, 349, 352, 361, 378, 386 и 195;

[405] Kanitz, Serbien und das Serbenvolk I, 211—216;

[406] Константин Филозоф, Живот Стефана Лазаревића, 104 (превод);

[407] Рачки, Борба Јужних Словена, 231; Јиречек, Војна цеста зборник К. J. I, 133 и 134;

[408] Јиречек, Војна цеста 88; Гарашанин, н. д. 175 и 176;

[409] Miller, Peutingerische taf., сег. VII/4 и 5;

око 42 км, на путу за Ratiaris, данас Арчер у Бугарској. Поред многих остатака античких зидина у Нишевцу Каниц је видео и трасу старог пута.[410]

Многобројни налази римских остатака, као и чињеница да је у Појтингеровој табли уцртан пут који је ишао из Ниша за Дунав очигледни су доказ његовог постојања.[411]

Према казивању Стефана Првовенчаног, Стефан Немања се највероватније користио овим путем када је, 1187. године, порушио градове у долини реке Тимока и то: Сврљиг, Равни и Кожал, градове, чије се рушевине и данас виде јужно од Зајечара. Данилов Настављач каже да је краљ Стефан Урош III Дечански очекивао (1330) на пољу званом Добриче напад бугарског цара Михајла из Видина, највероватније овим путем.[412] Дербендска села: Вратарница, и данас 12 км јужно од Зајечара, затим Дубовче на левој обали реке Тимока при ушћу, обележавала су, углавном, пут који је ишао долином реке Тимока. Међутим, дербендско село Петруша, 12 км североисточно од Књажевца, указује на пут, који је ишао из долине реке Тимока преко данашњег превоја Кадибогаза за Бугарску; док дербендска села Извор, а нарочито село Петриш, источно од Сврљига, указују на постојање пута, који је ишао долином Сврљишког Тимока у долину реке Нишаве, западно од Пирота.

Сем наведеног, остаци великог римског кастела у Гамзиграду упућују нас на претпоставку да је у римско доба, а вероватно и у средњем веку, постојао пут, који је из долине реке Тимока водио долином Црне Реке, или Црног Тимока, преко Честобродице у долину Велике Мораве, где се код Равног, данашње Ћуприје, састајао са „Цариградским путем“. Дербендско село Криви Вир, које и данас постоји на средокраћи између Бољевца и Параћина, а помиње се 1586. год., у Видинском дефтеру, говори у прилог наше поставке.[413]

Пут из Ниша на запад долином реке Топлице, забележен је у Дубровачком архиву као *Топлички пут*, — Via de Toplize.[414] Пут је водио долином реке Топлице преко Копријана града, који се прозвао Прокупље, или град „светаго Прокопиа“, када је у њега пренето тело св. Прокопија по турском заузимању Ниша, како је забележено у повељи монахиње Евгеније и синова јој 1395.[415] Из Прокупља пут је ишао за Беле Цркве (данас Куршумлија), одатле долином реке Бањске преко данашњег Преполца у долину реке Лаба за Приштину и Липљан, а одатле за Призрен и Леш. Уствари, то је био стари римски пут који је

[410] Kanitz, Studien 101 и 102; Гарашанин, Налазишта 202;

[411] Kanitz, Studien 91, 92 и 94, сл. 61 и 67; стр. 96 и 97; Прилог, Strassen, Städte, Castelle; Гарашанин, Налазишта 140, 141, 142, 173, 174, 177, 178, 204 и 206.

[412] Првовенчани, Живот Стефана Немање 44 (превод); Јиречек, Историја Срба I, 155; Данило, Животи краљева и архиепископа српских, 136 и 137 (превод);

[413] Vidinski Tapu Defter-i, No 57, из 1586. год.; превела: Dr Duš. Bojanić;

[414] Jorga, Notes II, 139 и 140.

[415] Новаковић, Законски спом. 518; Јиречек, Војна цеста 126, нап. 18;

из Naissusa (Ниша) водио за Lissus (Леш) преко града Ad Fines (данашња Куршумлија), долином реке, на тераси високој 12 м, преко Преполца у Подујево, римску Vindenae, и даље Лабом за Косово Поље.[416]

Занимљиво је да се и већи део археолошких налаза римских остатака налази у Новом Селу, западно од Ниша, на десној обали Јужне Мораве, Прокупљу, селу Конџелу, селу Туларима, односно његовом засеоку Вича, 16 км западно од Прокупља, селу Грабовници, Куршумлији, селу Бањи, селу Преполцу, Подујеву итд., дакле, на правцу који обележава наведени римски и средњовековни пут. Налаз миљоказа у Куршумлији, углавном, то потврђује.[417]

Н. Вулић претпоставља да је пут на Појтингеровој табли од Naissusa (Ниша) за Scupis (Скопље) и одатле за Stopis (Градско на Вардару) погрешно обележен, па износи једну могућу претпоставку по којој је постојао пут који је из Ниша водио за Скопље правцем: Naissus XIII — Ad Herculem VIII — Ad Fines XXXII — Anausaro XII — Aquas (Врањска Бања).[418]

Напослетку, из Ниша је водио још један пут преко Топлице и планине Копаоника у Трговиште—Нови Пазар. Јужна Морава се прелазила чамцима код села Мрамора, затим се настављало преко Добрича Поља, о којем је било раније говора, „широком“ Топлицом (Toplica larga), обилазећи Прокупље са севера, пролазило се највероватније преко села Шварце (можда је то Suanza из путописа), одатле на село Гргуре и село Ђерекаре, па преко гребена планине Копаоника, северо-западно од Сувог Рудишта силазило у долину реке Ибар код села Јариње, а одатле познатим путем стизало се у Нови Пазар. Друга варијанта овог пута, ишла је од села Мрамора преко Прокупља, одатле на село Вич, данас заселак села Тулари западно од Прокупља, па се одатле ишло на село Шпанци, село Сагоњево, село Судимља, (вероватно Страториа из путописа), село Ђерекари, планина Копаоник и даље познатим путем. На картама XVI века (Jac. Gastaldia, 1500—1565, Camozia, Gerh. Mercatora, Ortelius-a, 1527—1598, и др.) уцртана су места на поменутом Топличком путу и то: Nissa (Ниш), Boaga, можда село Балићевац, или Балиновац, Suatza и Suniza (највероватније село Шварца), Gregori, данас село Гргуре, Chirecari (Ђерекари), Copagnich вероватно се односи на планину Копаоник, Stratoria и Stratoni, као што смо напред рекли вероватно село Судимље, затим Ibar, налазио се преко пута данашњег села Јариње на Ибру, Noui Bazar, очигледно данашњи Нови Пазар. Напослетку, на карти Камочиа (Camoci), из 1574. год., на десној ивици је дат итинерер од Дубровника до Цариграда, сувим, са назначењем важнијих места на путу, њиховим међусобним растојањима у миљама, и то: Da Nouibazar a Ibar . . . 16 migli; Da Ibar a Stratoria doue si passa il fiume To-

[416] Kanitz, Serbien II, 302, 303; Гарашанин, Налазишта 151; М. Костић, Куршумлијска бања, ГИСГД XLII; № 1, 1962, нап. 24;

[417] Гарашанин, Налазишта, 177, 207, 208; Kanitz, Studien 118 и 122; Kanitz, Serbien II, 302 303;

[418] Н. Вулић, Територија римског Скопља, ГСНД 1, 1925, 3;

pliza... 25 migli; Da Stratoria a Suatza ... м. 25; Da Suatza a Busaga ... м. 27., и т. д. Дата растојања, углавном, приближно одговарају данашњим мерењима.

Од Ниша до Средеца (Софије), по Ansbertu, прелазило се по најопаснијим брдима и дивљим прашумама,[419] прелазило се кроз кланац Куновице планине, где је заштитница Деспота Ђурђа, у Хуњадијевој војсци, разбила Хадум Пашу (1443), како је забележено у Сеченичком летопису.[420] Траса старог пута и данас се местимично види у клисури Куновичке речице, а у непосредној близини данашњег друма Ниш—Плоче—Бела Паланка—Пирот итд., који је напуштен 1964. год., да би се саобраћај одвијао на савременом аутопуту Сићевачком клисуром. Док је од трасе старог пута остало терасасто заравњено земљиште, куда је стари пут пролазио, дотле никакав траг од старе калдрме нисмо видели. Хајдучка чесма на простору Моралија-Плоче, или како мештани кажу да је стари назив „хајдучки кладенац", потсећа нас на време када је у овој клисури владала хајдучија.[421] Даље се прелазило поред места старе Ремизијане (Remisiana), данашње Беле Паланке, где је Петар од Амијена видео напуштен град, за који К. Јиречек претпоставља да би могао бити Мокро, који се помиње у X веку, као место у Нишкој епархији.[422] Бертрандон де ла Брокијер, који је прошао овим путем за Београд 1433. године, каже да је видео Извор (Ismur) у рушевинама, као и да овуда и преко једне доста високе планине, иду велика и мала кола.[423] У првом случају, пролазило се кроз долину и клисуре речице и планине Куновице, па се преко планине Плоче прелазило развође Куновице и Црвене Реке и силазило у Белопаланачку котлину. Међутим, колико смо могли утврдити на терену (26. X 1965. г.), Бертрандон де ла Брокијер је највероватније ишао од Плоче северном страном гребена Куновице планине, где и данас постоји пут који води непосредно до села Куновице, а одатле на село Јелашницу, односно на Царички друм.[424] Први друм је траса старог римског пута и он је био краћи. Овим путем су пролазили крсташи витеза Валтера Без земље (1096) затим Фридрих I Барбароса (1189). Такође, овим правцем су упалали Турци (1387), затим, овим путем је пролазила војска краља Владислава (1443), напослетку, овим правцем је прошао и Курипешић (1534). Другим, тј. северним

[419] Ansbert ... asperae et dure viae silvarum;

[420] Pavel Josef Šafařik, Sacenicky L. Pamatky 78; види: D. Kniewald, F. Vrančić 1502: o putevima kojima valja napasti Turke, Vesnik Vojnog muzeja JNA 5, св. 1, 1958, 39;

[421] Овај податак сам добио на терену 26. X 1956. г., од Трифуна Цокића, рођеног 1904. г. у селу Јелашници и од Ђорђа Китића чувара [illegible] — такође, из села Јелашнице, рођеног 1911. г.;

[422] К. Јиречек, Војна цеста 126, 134. Напомињемо да је Мокро сачувано у имену села и речице Мокра код Беле Паланке;

[423] Бертрандон де ла Брокијер, Путовање 127;

[424] Пут је добро познат Вукани Спасић, жени Влајковој, из села Куновице, рођеној 1904. г. такође и раније поменутом Трифуну Цокићу; М. Костић, О улози и значају Сићевачке клисуре за саобраћај, насеља и људска кретања, Зборник радова II, Природно-математичког факултета, Београд 1955, 95—98;

путем прошао је Бертрандон де ла Брокијер. Први правац је био обрастао џбуњем и био је легло хајдука, па је захтевао јаку пратњу. Други је био тежи, напорнији, али безбеднији. Одатле видимо да војне експедиције и посланства са јаким пратњама иду куновичким путем, док појединци, као што је случај Бертрандона де ла Брокијера, иду планинским путем, односно гребеном планине. Напослетку, напомињемо да је, за време Османлија, постојао још један пут, који је ишао од села Јелашнице на село Банцарево, село Вету, село Попов Хан и даље за Белу Паланку и Пирот, дакле, јужније од пута који је водио куновичком клисуром. Топоними: Попов Хан, Царево Падалиште између села Вета и Банцарева, ближе последњем, и хан у селу Јелашници, говоре у прилог томе.

У току даљег путовања прелазио се још један кланац, па се стизало у Пирот, који се помиње као Atrubi, код Идрисија (1154), а у XV веку[425] Брокијер за њега каже да је подигнут на реци Нишави.[426] Још 1553. и 1577. године видела се калдрма римске цесте, час лево, час десно од данашњег караванског пута између Пирота и Софије; шта више, употребљавана је и стара римска цеста „Via Militaris". Даље је пут водио недалеко од изворишта Нишаве на висини од 726 м, кроз стрми кланац и на тамошњој вододелници се прелазила граница између Мезије и Тракије. Одатле се силазило наниже и стизало у *Средац-Софију* (Serdica, Triaditza, Straliz, Sternitz, код Идрисија Atlasa, Средац). Доршван је 1553. године видео неколико миљоказа (milliaria) са уништеним натписима.[427]

Између осталих похода, који су ишли овим путем, Јиречек наводи онај Беле III, угарског краља, који је за време Андроника Комнена (1180—1183), а уз помоћ српског великог жупана Стефана Немање, освојио Београд, Браничево, Ниш и Средац, затим помиње поход византијског цара Исака Ангела и из 1190. године, када је преко Средеца провалио до Ниша и потукао Србе на Морави.[428] Међутим, према писању Стефана Првовенчанога, изгледа нам да је Немања користио и стари римски пут, који је из Средеца водио долином реке Струме, што се види из следећег: Немања је кренуо „силом својом", како каже Првовенчани, на град Перник, град Стоб, град Земен, град Велбужд и град Житомитск и све их из темеља порушио „не оста камен на камену".[429] Из долине реке Струме, Немања је продужио за Скопље и даље на запад. Најприродније нам изгледа да је из Житомитска, за који се претпоставља да је био у доњим теснацима Струме, између Велбужда и Дупнице,[430] ишао путем који води из долине реке Струме у долину реке Брегалнице на Штип и Скопље. У опису пута Драч—Београд, преко Скопља и Софије, Идриси (1154) говори да је из Скопља пут ишао преко Kuritusa,

[425] Недков, Идриси, 41, нап. 69, 71, 75;

[426] Бертрандон де ла Брокијер, Путовање, н. м.;

[427] Јиречек, Војна цеста 90 и 91;

[428] Јиречек, Војна цеста 144;

[429] Првовенчани, Живот Стефана Немање 44 (превод);

[430] Јиречек, Историја Срба I, 157;

вероватно данас село Крушје, на Морозвизд, данас Мородвис, [illegible] од Штипа у долину реке Брегалнице, затим на Малесева — Малешева — у пределу Царева Села, данашњег Делчева, одатле у град Џарманију, код Дупнице, итд. Постојање овога пута који је из долине реке Струме водио у долину Брегалнице и [illegible], даје нам основа да претпоставимо да је Немања највероватније у том походу користио баш овај пут. У Појтингеровој табли овај пут је уцртан делимично, тј. као пут који из Serticae води за Stopis, односно од Софије за Стоби или Градско на Вардару.[431]

На основу изнетог дâ се закључити да се саобраћај између Цариграда и Београда у средњем веку одвијао старом римском [illegible] која се јавља у панонској легенди под именом „Моравски пут", или „Пат Моравски", а у старим српским повељама као „[illegible]", односно „велики пут."[432] Међутим, 1433. године, Бертрандон де ла Брокијер из Ниша не иде старим путем, тј. с десне стране Велике Мораве, већ прелази Јужну Мораву код села Мраморa, код ушћа Нишаве, па иде преко планине Јастрепца и стиже у Крушевац (Corsebech), даље за Сталаћ. Од Сталаћа он посећује деспота Ђурђа у Некудиму (Nicodem) његовом летњиковцу, који се налазио негде око данашње Смедеревске Паланке, даље на левој обали реке Мораве, па је одатле наставио за Београд.[433] Према турским подацима, с краја XV и XVI века, од Гроцке се одвајао пут за село Коларе, од 1476/78. г., прелазећи дербендска села Дубочај, Брестовик или Брестовац, од 1476/78. г. Одатле је на настављао за села: Луњевац, Бачинац, од 1476/78. г., преко Преполца у Подујево, римску Vindenae, и даље Лабом за Хајдучку Воду, и Влашки До, па се стизало у *Хасан Пашину Паланку* (Ak Kilisa., Кленовац, Pallotha, Poturechia, Бела Црква, итд.). Пут је даље ишао поред села: Радовања, од 1476/78. г., дербендског села Баточине, од половине XVI в., Доброводице, Грабовца или Грабовнице, Ланишта, од 1476/78. г., Буковаче, па се стизало у Јагодину, а одатле преко села Мијатовца у Равно-Ћуприју. Из Смедерева је водио пут долином река Језаве и Велике Мораве за Равно, прелазећи преко села: Радинца и Враневца, [illegible] из 1516. г., Мале Крсне, од 1476/78. г., Ливадице, Багрдана, планине Липара и Јагодине. Овај пут је био, са малим изузетком, сав раван. Овим путем је прошло посланство А. Вранчића 1553. г.[433a] Из овога се види да се поред „старог пута" постојао и други пут, геометријски краћи, на левој обали реке Мораве, који ће у току XV, а нарочито током XVI века истиснути претходни. Уместо пута „Via Militaris" постојао је пут који је из Равне-Ћуприје ишао на север десном обалом реке Мораве. Од Равна пут је водио преко дербендског села Миросаве (данас [illegible]), од 1476/78. г., даље на дербендско село Медвеђу,

[431] Miller, Peutingerova tab., ser. VII, 5; Tomaschek, Hämus 88; Нед... Извори 41.
[432] [illegible], MS 109, Јиречек, Војна цеста 125—128;
[433] Бертрандон де ла Брокијер, Путовање 128—129, 130—131;
[433a] О. Зиројевић, Цариградски друм од Београда до Софије. Београд 1970, 21—28.

од 1516. г., дербендско село Моштаницу, од 1516. г., село Седларе, од 1476/78. г., затим у Свилајнац, од 1476/78. г., и даље у Поморавље. Други један пут је ишао из Свилајнца за Пожаревац, прелазећи преко дербендских села Жабаре и Лучица, од 1476/78. г.[433b] На старим картама[434] обележен је овај пут у две варијанте, и то: по првој варијанти пут је водио десном обалом Велике Мораве до Параћина, који се помиње у повељи кнегиње Милице и синова светогорском манастиру Лаври (1395. г.), као Паракинов Брод,[435] ту је прелазио на леву обалу реке Велике Мораве, код средњовековне Јагодње, или доскора Јагодине, а данас Светозарева, па је даље водио за Багрдан, Баточину, Рачу, Смедеревску Паланку, село Коларе, село Гроцку и Београд. Према казивању Милоша Рашића (17. XI 1907. год.), Цариградски друм је пролазио између џамије и меруламе у Јагодини. Углавном, траса овог пута представљала је правац тзв. „Цариградског пута", којим се одвијао саобраћај између Београда и Цариграда. Од старог римског пута (Via militaris) остао је у употреби онај део пута који је из Параћина преко Ражња ишао за Ниш. Италијански путописац Марко Ант. Пигафета ишао је, 1567. г., из Београда на Гроцку (Parchan), Смедерево (Zenderun, Semendria), на Кленовац (Clenovac, a Palotina = Паланка на мађарском), даље на Баточину (Batizina), затим на Јагодину (Giacodina), одатле на Параћин (Parrachin), па на Бован (Polyban) и Ниш (Nissa). Из Ниша је наставио кроз Куновичку клисуру (Zuha Clissura) на Пирот (Pyrota), и тд. Повратак је био истим путем са разликом, што је деоницу пута Ниш—Параћин прешао преко Алексинца (Alessinzi), а не преко Бована (Polybana)[436] По другој варијанти, пут је водио од Сталаћа левом обалом Мораве, преко Варварина у Јагодину и даље за Београд. Врло вероватно је овим краћим путем ишао Бертрандон де ла Брокијер деспоту Ђурђу у Некудим, који се налазио на другој варијанти.

На једној другој, старијој, карти из XVII века, овако је уцртан пут из Београда преко Ниша за Цариброд, данашњи Димитровград: Belgrado—Griechisch Weisenburg—Hysarzig (Гроцка)—Collar (Колари)—Hassan Bascha Palanka (Смедеревска Паланка)—Batticina (Баточина)—Iagodina (Јагодина—Светозарево)—Barakin (Параћин)—Raschna (Ражањ)—Alexina (Алексинац)—Nisa (Ниш)—Mustafa Pascha Palanka (Бела Паланка)—Scharkisi (Пирот)—Saribrod (Цариброд—Димитровград).[437]

По Тод. Бушетићу, постојао је и тзв. „Крушевачки пут", који је наводно, ишао из Крушевца на село Вукмановац, југозападно од Јагодине, данас Светозарева, на село Кавадар, село

[433b] Зиројевић, н. д. 30—31;
[434] A. Petermann, Die Europeische Türkei, Stieler's Hand Atlas, No 38 и 42. Wien 1847. и 1834;
[435] Новаковић, Законски споменици 495; и 497;
[436] Matković, Putopis Pigafette, Starine XXII, 92—97 и 179—183;
[437] Gottf. Iac. Haput (Calcographo Aug. Vind.), Danubii Fluminis pars infima in qua Transilvania, Walachia, Moldavia, Bulgaria, Servia, Thracia et Bessarabia, accurate districta à Gottf. Iac. Haup;

Урсулу, село Бунар, манастир Јошаницу, западно од Светозарева, а одатле вероватно за Баточину.[438]

Од Ниша је средњовековни пут ишао на југ за Врање и то преко данашњег Лесковца, затим долином реке Ветернице до изворног дела, да би се преко седла између врха св. Илије (1270) и Облика (1310) пребацио у Врању. Ристо Николић наводи да је стари пут, који су Арнаути звали „каурски пут", водио кроз долину реке Ветернице, а поред локалитета званог Самоков, на извориште Трстенске реке.[439] Налазишта римских остатака у селу Прибоју, 4 км. северно од Лесковца, затим у Лесковцу, у селу Вучје и у селу Збежишту, као да говоре да је и долином реке Ветернице ишао још један римски пут.[440] Наше је мишљење да је поред описаног пута долином реке Ветернице постојао још и пут, вероватно из римског времена, који је из Ниша-Кајзина ишао долином реке Јужне Мораве за Врање и даље на југ у долину Вардара. За ову нашу поставку говоре бројни налази разних римских остатака, као и трагови кастела, у долини Јужне Мораве, за које Ф. Каниц претпоставља да су римски, као на пример, у селу Мала Копашница, село Грахово, село Цер, село Калиманце, село Стубаљ, село Прибој, село Корбеовац, Врањска Бања и у Врању. У Врањској Бањи, Каниц је налазио на трагове старог пута, испод старог кастела.[441] Податак Константина VII Порфирогенита, да се из Солуна до Београда путовало осам дана, не искључује могућности да се ишло овим путем. Постојање пута од Врања ка Сурдулици, о којему има података код Константина Филозофа и Бенедикта Курипешића, говори у прилог нашој поставци. Врло вероватно да је недостатак ликовне представе овог пута на Појтингеровој табли настао због деформације представљеног предела на поменутој табли, или, што је вероватније, због споредне улоге у времену када је карта настала.

Врање (Врања) је представљало значајно раскршће од којега су се рачвали, поред осталих, путеви који су са зетског приморја изводили преко Софије за Цариград, затим са севера у Повардарје ка Солуну и, напослетку, у рударску област Новог Брда.

У повељи краља Стефана Душана (из 1343—1345) манастиру св. Никole у Врању помиње се, у међама Доње Врање, „трговски" и „стари пут" и то уз топониме: Морава, Собинштица, данас махала Врање. Мало даље, у истој повељи, помиње се „велики пут", у међама влашког катуна Псодерци (данас село Содерце и село Катун), југозападно од Врање.[442] Према распореду топонима на земљишту и њиховом ређању у повељи, једино се може претпоставити да је „стари пут", највероватније римски, пролазио негде код Доње Врање, а „велики пут" да је ишао у правцу села Содерци и Катуна, дакле на југозапад од Врања. Такође, за „трговски пут" не може се ништа више рећи, сем да је ишао речицом која пролази кроз село Собину, на југозападној ивици Врања, где се и данас налази махала Шапранце, па даље одатле ка Доњој Врањи.

У истој повељи се помиње и пут који иде од Горње Врање за Бобиште, и данас село у долини Јужне Мораве, североисточно од Лесковца.[442a]

У повељи кнеза Лазара манастиру Раваници (1381), помиње се „Врањски пут" и „Сашки пут". Како се уз „Врањски пут" помињу села: Прилепница, Радановци и заселак Бороевци, који данас постоје са извесним мањим променама (Радановци су данас Рајановце, Бороевци су данас Бозевце североисточно од Гњилана), то можемо претпоставити да је овај пут водио из Врање највероватније преко Кончулског теснаца изнад Гњилана, за Ново Брдо, које је било везано за Приштину.[443] Потврду за ову нашу поставку налазимо у одредбама Вучитрнског дефтера, из 1487. године, у коме се помиње као дербендско село Глава (!), данас предео Глама северно од Гњилана, и село Стража, нешто западније од напред побројаних села.[444] Према сачуваној традицији у народу, из Новог Брда су се рачвали путеви: за Лесковац преко села Криљева, Ајкобиле и Медвеђе; затим за Ниш преко Маревачке реке, Тулара, и Медвеђе; даље за Приштину преко села Лабљана, Сливова и Грачанице. На релацији Маревачка река — село Медвеђе још данас се, на неким местима, може пратити траса пута.[445]

„Сашки пут" се помиње са селом Будризи, које и данас постоји под именом Горња и Доња Будрига, затим са селом Клокот и селом Партеш, која постоје, под истим именом, југозападно од Гњилана. Из овога се може закључити да је наведени пут ишао долином Биначке Мораве и везивао се на истоку са „Врањинским путем", а на западу „великом цестом", која је ишла преко Косова Поља, од севера ка југу, према Скопљу.[446] Помен дербендског села Станчић, у дефтеру санџака Вучитрн, из 1487/7. год., које и данас постоји под истим именом на гребену Скопске Црне Горе, говори за поставку да је, највероватније, из предела Жеглигова преко данашњег села Слупчане ишао пут за село Будригу, односно долину Биначке Мораве, куда и данас води. Уколико је тачна ова

[438] Тод. М. Вуцетић, Левач, Насеље 2, 1903, 500;

[439] Р. Николић, Пољаница и Клисура, Насеље 3, 1905, 193 и 198. . Да је ту пролазио пут, каже Николић, види се по развалинама старих [illegible]рђава, које се налазе на местима куда је пут пролазио, нарочито поред темеља, као на пример код Маркове Кале и Градишта.

[440] Kanitz, Serbien II, 246, 248; Kanitz, Studien, 110, 111; Гарашанин, Налазишта 160, 161;

[441] Kanitz, Studien II; исти, Serbien II, 260—261; 265; Studien 107, 108; Гарашанин, Налазишта 135—136, 146, 161;

[442] А. Соловјев, Повеља краља Душана о манастиру св. Николе у Врању, Прилози VII 1927, 107—115;

[442a] Соловјев, н. д., 112;

[443] Петковић, Раваница, 74 и 75; Г. Шкриванић, Раваничко Властелинство, Ист. Час. XVI—XVII, Београд 1970, 243—244;

[444] Vučitrnskog Sandžaka defter No 22, из 1487, prevela dr Duš Bojanić;

[445] Податке сам добио од проф. др Вој. Кораћа, који их је прикупио на терену; августа 1953. године;

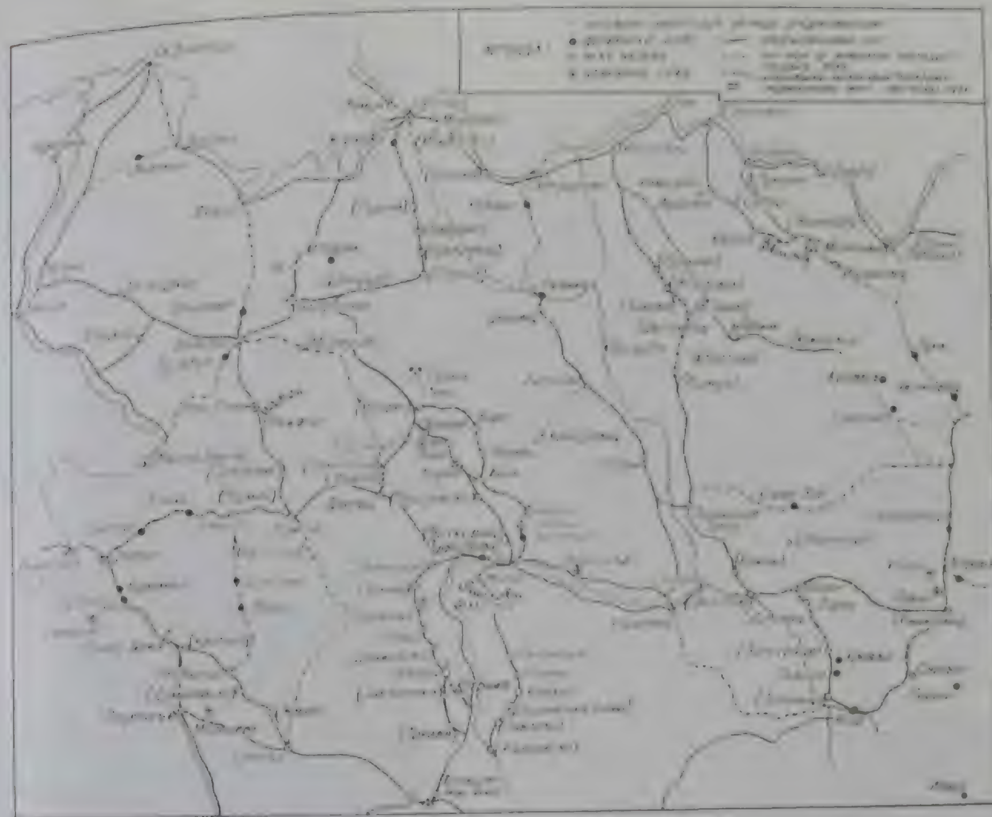
[446] Петковић, Раваница, н. м., Шкриванић, н. м.;

поставка, онда је ово био најкраћи пут, који је од Страцина преко Коњарске реке, односно реке Пчиње, водио за Косово Поље, па га је вероватно користио и султан Мурат приликом одласка, 1389. године, на Косово.[447]

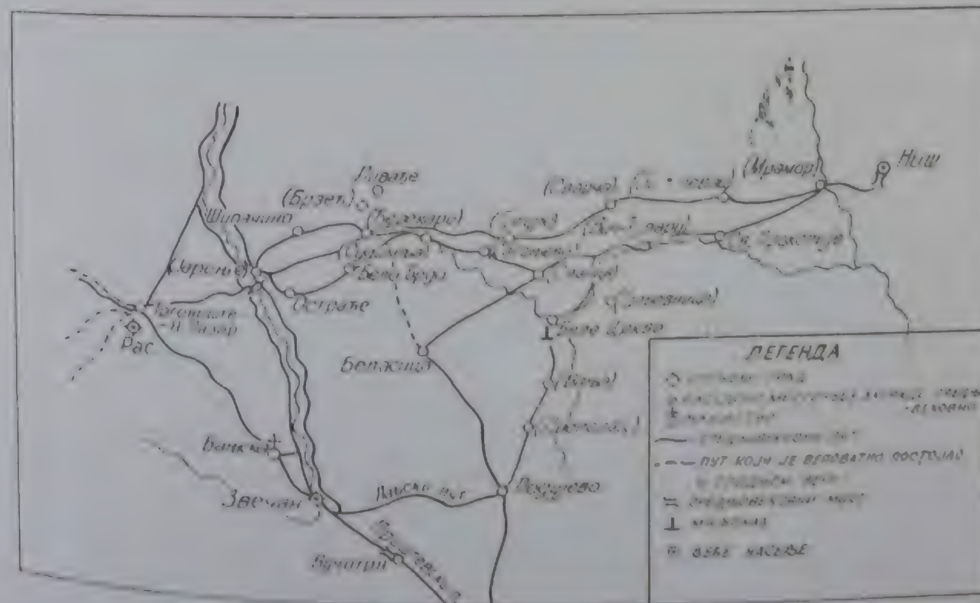
Од Врање се путовало на југ ка Скопљу, затим долином Вардара на Солун. Међутим, постојао је и стари пут којим се из Врање ишло левом обалом данашње Коњарске реке на Старо Нагоричино, затим преко Славишта на данашњи превој Деве Бајер, а одатле на Велбужд, данас Ђустендил у Бугарској. Од настављача архиепископа Данила сазнајемо да је овим путем прошао Стефан Урош III Дечански, 1330. године, за Велбужд. Када стигоше краљеви гласници са вешћу да је бугарски цар Михајло кренуо за Земен, каже биограф, Дечански је напустио поље Добриче, источно од Прокупља, па је кренуо за Велбужд. Идући са својим војницима, помолио се „светому мученику Христову Георгију Нагоричком“, која црква и данас постоји код Куманова у селу Нагоричину, даље се помолио „светом оцу Јоакиму“, који је у Сарандопору, манастиру који и данас постоји код Криве Паланке. Одатле је, преко данашњег Деве Баира, стигао у Велбужд, односно на реку Каменчу.[448] Скоро на средокраћи овог пута, данас Куманово—Крива Паланка, налази се Страцин, који се помиње 1503/31 године као дербендско село, на путу који се подудара са данашњим правцем.[449] Према Нешријевом казивању, овим путем је ишао султан Мурат (1389) на Косово. По доласку у Илиџе, бању код Велбужда, прича Нешрија, султан је наставио пут преко Великог Поља, свакако данашњег Славишта, затим је скренуо за Кратово и после краћег задржавања — преданка, — наставио је у правцу данашњег Куманова. Ф. Петанчић за овај пут каже: „Идући путем по равници Зеглигове“ (Gegligoue), да-нас предео северозападно од Куманова, по долини Конопнице, у Беобушку Бању (Balnea Beobusci), преко моста на Струми (Strimonis).[450] Ст. Новаковић помиње и пут који је из долине реке Јужне Мораве, тј. од данашњег Лесковца, ишао на Власотинце а одатле преко Доброг Поља и Острозуба на Црну Траву, па између планине Чемерника и Власине на данашњи Босиљград и одатле на Велбужд-Ђустендил.[451] По Ј. Хаџи-Васиљевићу постојао је и пут који је водио из данашњег Куманова на село Клечевце, затим на села: Довезенце, Јачинце и Бељаковце, затим је силазио на Криву Реку, па је ишао њеном десном обалом.[452]

Такође, из Врање је постојао пут, који је водио преко планине Чемерника и Знепоља за Софију. Описујући борбу са Мусом, Константин Филозоф каже да је Муса кренуо из Софије „прелазећи планину звану Чемерник, нигде не учинивши од-

[447] Vučitrnskog sandžaka defter No 22. из 1487. г., prevela dr Dušanka Bojanić;
[448] Данило, Животи (превод), 136 и 137;
[449] Стојановски, Дервенџиството 186;
[450] [illegible] 37;
[451] Новаковић, с Мораве на Вардар, Год. Н. Ч. XIII, 1893, 275;
[452] Јов. Х. Васиљевић, Остаци старих српских цркава у Кумановској Кривој Реци, Год. Н. Ч. 1894, 352;



Путеви у северној Србији



Путеви од Раса, преко Копаоника, ка Нишу



[illegible] Нишу и источној Србији

мора, чак до Врање, где кесар (Угљеша) имађаше пребивање".[453] Детаљан опис овога пута налазимо у летопису Бенедикта Курипешића, који се налазио у посланству цара Фердинанда I 1530. године. „Када смо кренули из Сурдулице, 28. IX 1530. године", прича Курипешић, „после једног сата хода преко дуге и високе планине Чемерника (Czinernick, Zemerickh), преко које смо путовали пуних шест сати, сишли смо у долину и дошли у село Стрезимировце (Strasschimirovatz, и данас село на бугарско-југословенској граници), затим смо наставили, 30. IX 1530, путем који је водио преко уређеног Знепоља (Suepolle, Snepolla), па преко Грахова Поља (Grachoupolle, Grachovepolle), варошице Брезника (Presnickh), долине зване Клисура све до дугачког поља што води до Софије".[454]

По Р. Николићу, из Врање је ишао и тзв. „Татарски пут" који је водио долином Требишињске реке на село Шајинце на Пчињи, југозападно од Врање, за Криву Паланку. На овом путу се налазило и село Герман, северозападно од Криве Паланке, које се помиње као дербендско село почетком XVI века,[455] па је вероватно пут постојао и у средњем веку. Један други пут је ишао из Врање на село Златокоп, па на село Купинце, као „Прокопани пут", затим одатле на село Пелинце, где се хватао реке Пчиње до села Клечевца, да би даље наставио за Овче Поље.[456]

Као што смо раније напоменули, од Врање пут је водио за Скопље, а одатле за Солун (Thessalonique) долином Вардара (Bardarius, Голема, Велика). Р. Николић је видео остатке калдрме негдашњег „Солунског пута" код села Ратаје, јужно од Врање.[457]

Скопље (Scupi, Scupis, код Идрисија Uskufia, Скопѣ) је представљало важан саобраћајни чвор, који је везивао путеве из Поморавља и са Косова са онима у Повардарју и језерском облашћу на југу Македоније и, најзад са оним у долини реке Струме. Постојање пута Скопље—Солун забележио је и Константин Профирогенит, са напоменом да је путовање трајало осам дана.[458]

Из Душанове повеље манастиру св. Арханђела у Призрену (1348) сазнајемо за пут који је из Скопља водио на север преко села Кучевишта и Скопске Црне Горе у долину Биначке Мораве, као што се види из следеће одредбе у поменутој хрисовуљи: „тере право на коловоз, и кои пут иде од Бањана право мимо село Шливовик, како излази колник на Каменик на брдо. И то отуд право у планину путем од друге стране ... уз дел у планину".[459] Захваљујући постојању села Бањана, северно од Скопља, као и помену дербендског села Бродац, 1445. и 1476/77. год.,

[453] Константин Филозоф (превод), 103;
[454] Matković, Putovanje, RAD JAZU 56, 181—183; Kuripešić, Putopis 36—38; K. Jireček, Cesty po Bulharsku, v Praze 1888, 374, 375; исти, Воj. цеста 135;
[455] Стојановски, Дервенџиството 73;
[456] Николић, Пољаница и Клисура, 147 и 148;
[457] Рис. Николић, Врањска Пчиња, Насеља 2, 1903, 228;
[458] Manojlović, De administrando imperio 2, 10; Tafrali, Thessalonique 122, нап. 5;
[459] Светоарханђел. хрисовуља 285;

северно од Скопља у Скопској Црној Гори, у могућности смо да одредимо и приближан правац овог, до данас непознатог, пута.[460] Свакако да се овај пут везивао са раније поменутим „Сашким путем".[461]

На податке о постојању римског пута, који је са Косова Поља водио долином реке Лепенца за Скопље, навешћемо нове податке који говоре о његовој употреби и у средњем веку. Тако, на пример, на повратку из Босне, Махмут Баша (Опуковић) писао је Дубровчанима, 19. VI 1463. године, писмо „на Лепенцу".[462] У турском катастарском попису, из 1455. године, помињу се следећа дервенска села: Белоградице, и данас село северно 10 км. од Качаника; Качаник, данас истоимена варошица у долини реке Лепенац; Руњева, и данас село 2. км северно од Качаника; Трстеница, име сачувано у имену брда на источној ивици Качаника; Ланиште, и данас село 1—2. км источно од Качаника.[463]

Помен села Паливоденице, 1455. године, на левој обали реке Лепенца, од Качаника и села Пустеника, на десној обали Лепенца, која се села помињу као дербендска 1529/30. године, говори о њиховој важној улози и у току XVI века.[464] Постојање дербендских села: Ново Село, северозападно 7 км. од Скопља, на десној обали реке Лепенца, затим села Вучијег Дола, северно 2. км од Новог Села[465] и помен дербендског села Кучкова, северозападно од Скопља 1476/77. године, на десној обали Лепенца, не искључује могућност да је постојао и пут који је пролазио између река Лепенца и Вардара, односно који је ишао десном обалом Лепенца.[466] Напослетку, напомињемо да нас постојање дербендског села Собри, из 1455. године, које се налазило у Жеденској клисури, на левој обали реке Вардара код локалитета Градиште где пише „Дервен", упућује на претпоставку да је из Скопља постојао још један пут, који је ишао кроз Жеденску клисуру за Доњи Полог, а највероватније и за долину реке Лепенца.[467] Ово је био један од најважнијих комуникацијских праваца, којима су се, у највише случајева, кретале византијске, српске и турске војске.

Од Скопља је полазио пут за Тетово, средњовековно Хтетово. Ово је био тзв. „Царев пут", „кои иде ѡдь Полатиць на Биволь Бродь" како то стоји у Трескавачкој повељи, после 1337. године.[468] Мада не можемо убицирати топоним Бивол Брод, ипак се на основу текста повеље, као и на постојање Полатице, може закључити да се Бивол Брод налазио вероватно код Тетова,

[460] Стојановски, Дервенџиството 69;
[461] Петковић, Раваница 74 и 75; Шкриванић, н. д., 244;
[462] Стојановић, Повеље и писма II, 274, (869);
[463] H. Šabanović, Krajište Isa-bega Isakovića, Zbornik katastarski popisa iz 1455 godine, Sarajevo 1964, 19 и 24, нап. 9;
[464] Стојановски, Дервенџиството 90—91, 93;
[465] Стојановски, 89—91, 93;
[466] Šabanović, н. д. 99, нап 21 и 110, нап. 33;
[467] Šabanović, н. д., 85, нап. 4 и 95, нап. 1; Секција Качаник размера 1:100.000;
[468] Трескавачка повеља ГСУД XI 1859, 135;

највероватније на Вардару, код Полатице. Постојање дербендског села Рашће, западно од Скопља, на десној обали реке Вардара, иде у прилог нашој поставци.[469] Свакако да је то део „царевог" или „римског" пута, који је из Охрида водио за Скопље. Овај пут помиње и Идриси (1154) приликом описивања пута који је ишао из Драча (Durasa) за Орфано (Arhisubuli, у Грчкој). Из описа се види да је пут ишао на Охрид (Ahrida), а одатле на град Buluga (Полог) и Скопље (Izkufia). Помен дербенских села, 1476/77. године: Локавица (данас Лакавица), затим села Сретково, оба јужно од Гостивара, указује да је наведени пут ишао за Кичево, а одатле за Охрид.[470] Међутим, помен дербендског села Герово, из друге деценије XVI века (половином XV века ненасељена мерза) југозападно од Гостивара, затим села Маврово, из 1455. године, југозападно од Гостивара, села Сушица, југоисточно од Галичника, које се помиње 1455. године, а као дербендско у XVI веку, указује на још једну варијанту, која је из Полога водила преко Маврова долином реке Радике за Дебар, а одатле долином Црног Дрима за област Охридског језера[471] или из Дебра за Драч, како наводи и Георгије Акрополита (1230——1282).

Поред наведених извора, који говоре о стицању и рачвању како римских тако и средњовековних путева у Скопљу, напомињемо да је у самом граду на Вардару, по казивању путописаца, сачуван мост римског порекла, који је, како је уклесано на самом мосту, поправљен за владе Мурата II (1421—1451). Овај прворазредни материјални остатак указује да је из града на левој обали, водио пут десном обалом Вардара, највероватније ка Велесу, Прилепу итд. Мост има 14 отвора, од којих су 3 затрпана. Данашња ширина коловоза је 5.80 метара.[472]

У повељи краља Стефана Уроша II Милутина, св. Ђорђу скопском, из 1307. године, помиње се у Скопљу „одь царева поути", тј. „одь царева дроума кои греде одь Сераве кь Светои Троіероучици"; итд. Речица Серава и данас протиче кроз северни део града ка цркви св. Тројице.[473] Даље, у повељи цара Душана, митрополиту Јакову из 1353. царице Јелене и сина им Уроша године помиње се пут и колник код Кожаљ града, чије рушевине и данас постоје на левој обали реке Пчиње, при ушћу: „на Пшини под Кожлем", а затим мало даље стоји „путем на брдо према граду, и темзи возником, како греде колник на Блатце у велику локву . . . до распустиа Брезничкога пути".[474] Село Блацe постоји и данас у области Кожља, „велика локва", свакако је данашње Катлановско блато, југоисточно од Скопља. Ту се у близини налазило и „распутие" „Брезничког пута", дакле пута, који је водио за село Брезницу, која и данас постоји северис-

[469] Јов. Трифуновски, Скопски Дервен, Насеља 34, 1954;
[470] Стојановски, Дервенџиството 85—86, и 95;
[471] Стојановски, Дервенџиството 87, 97—98, 101;
[472] Катанић-Гојковић, Мостови 118—132;
[473] Ст. Новаковић, Законски споменици 611;
[474] Душанова повеља митрополиту серском Јакову 1353. г., ГСУД XXIV, 244, 245;

тачно од Кожаља. Постоји вероватноћа да се одавде одвајао пут за Овче Поље и Штип. За ову поставку говори постојање дербендског села Крушје, из половине XV века, југоисточно од села Катланова, затим села Градманци, које се помиње 1455. године, а као дербендско у XVI веку, североисточно од Катланова.[475] Такође је вероватно да се помени *„возника“* и *„колника“* односе на стари римски пут, који је из Скопља водио за Штип и даље за долину реке Брегалнице и Струме, или за Солун, долином Вардара.[476]

Од *Штипа* један пут је водио на југоисток преко Радовишта за Струмицу, а одатле за долину реке Струме и даље за Сер у Грчкој; други пут је ишао долином реке Криве Лакавице у долину Вардара, а одатле за Солун. У повељи краља Милутина манастиру Хиландару, 1302—1309. године, приликом разграничења земљишних прилога, помиње се пут у долини реке Струмице, „на друм и на Зубово Крушије низ реку до трапа српскаго“.[477] Данас постоји село Зубово у долини реке Струмице близу данашње југословенско-бугарске границе, док се „трап српски“, највероватније налазио на данашњој бугарској територији. Данас тај топоним не постоји. Овим путем је прошао Нићифор Григора 1326. године, на путу за Скопље. Највероватније је овим правцем провалила у Македонију српска војска, за време краља Милутина, после Божића 1283. године, када је опустошила све до Сера и Кавале.[478] Овај пут описује и Идриси у својој Географији (1154) као део пута који је из Драча (Duras-a) преко Скопља водио за Орфано (Ahrisubuli, у Грчкој). Из Скопља се ишло за Kuritus, за које смо претпоставили да би могло бити село Крушје, одатле на Струмицу (Usturnisu) за Серес (Saras) и преко Зихне и Орфано.[479] Напослетку, потврду за постојање наведеног пута налазимо у помену дербендских села, истина из 1530/31. године, као што су: Ново Село, западно од Радовишта, затим Тонотороци, данас Танатарци, између Штипа и Радовишта и Покрвеник, наспрам села Рупела у Грчкој.[480] Овим подацима треба додати и дербендско село Ново Село, из 1530/31, данас југозападни део Штипа, које је имало задатак да чува и оправља мост на Брегалници код Штипа.[481] Повезивање поменутих дербендских села са наведеним догађајима даје могућност да одредимо приближно правац пута који је долином реке Струмице и Струме водио за Сер у Грчкој. По имену „Дервенска река“, јужно од Струмице, да се претпоставити да је ту пролазио пут који је ишао из Струмице за Валандово у долину реке Вардара. Поред наведеног пута постојао је, у првој половини XVI века, још један скоро паралелан пут, који је из Штипа ишао долином

[475] Стојановски, Дервенџиството 73, 83;
[476] Душанова повеља митр. серском Јакову, 1350, ГСУД XXIV, н. м.;
[477] Miklosich, MS 64; Новаковић, Законски споменици 393;
[478] Nikephoros Gregoras, ed. Bonnae 1829, I, cap. VIII, 377—378; Јиречек, Историја Срба I, 191;
[479] Новаков, Идриси 37—39;
[480] Стојановски, Дервенџиството 89, 98—92;
[481] Стојановски, Дервенџиството 89—90;

у изворни део реке Криве Лакавице на дербендско село Липовик, затим у друго дербендско село Бистренци, северозападно од Демир Капије, па је избијао у долину Вардара, а одатле за Солун.[482]

Из Појтингерове табле видимо да је постојао и антички пут који је водио из *Штипа* (Astibo, Штипъ) за *Градско* (Stopis) на Вардару. На основу казивања Даниловог Настављача да је Стефан Дечански после победе на Велбужду (1330) заузео, поред Штипа, Велеса, Добруна, Просека, и град Чрешће који се налазио југозападно од Штипа, код данашњег села Чрешка на путу за Градско, може се претпоставити да је тај део античког пута коришћен и у средњем веку. Заузимање града Велеса, који је штитио главни пут у долини реке Вардара и реке Тополке, затим града Просека, на улазу у данашњу Демир Капију, говори да се саобраћај, на томе делу пута, у средњем веку одвијао углавном трасом античког пута.

Од Штипа су водила два пута, један на север у долину реке Лакавице, односно у предео Славиште, а други на исток долином реке Брегалнице преко Царева Села у долину реке Струме. Оба ова пута изводила су на „Цариградски друм“, и то било преко Средца, или Ихтимана и Пловдива. Пут на север је ишао долином Брегалнице до ушћа Злетовске реке, одатле се рачвао један крак у правцу Царева Села, а други за Злетово, северно од Штипа. О путу долином реке Брегалнице, као што је то раније речено, писао је Идриси. Затим је поменуто да је овај пут делимично уцртан у Појтингеровој табли. Уз ове податке, изнећемо неке из повеља. Иако ти подаци нису јасни у погледу повезивања пута, важан је њихов помен у области где се претпоставља његово постојање. Тако, на пример, потврђујући добра манастира у Штипу, Константин Дејановић својом повељом од 26. III 1388. године каже: „преко друма старим путем на брод Масланици, прешад Масланицу преко у Брегалницу“, затим мало даље помиње се село Бања, вероватно данас село западно од Кочана, у близини Брегалнице, — „конь дроума“.[483] У Душановој повељи из 1347. године (?), којом оснива епископску столицу у Леснову, стоји: „до пута кои претходи от Царева Села“, затим „надь поут кь Драмьчю идоуще нива“. Царево Село данас постоји као варошица Делчево, а Драмча, са истим именом, као село северозападно од њега.[484] У Хиландарској повељи од 8. VI. 1355. године види се да је постојао пут „одь Тарахиньць поутемь до радан'ске мегіе“, а одатле вероватно за Штип. Данас постоје села: Тарахинац и Радања, североисточно од Штипа.[485] Сви наведени подаци непобитно говоре да је постојао друм који је водио долином реке Брегалнице, уствари то је био стари римски пут, који је водио из Скопља или Градског — Stobisa за Струму, а одатле на „Via militaris“ и Цариград.

[482] Стојановски, Дервенџиството 85, 68—69;
[483] ГСУД XXIV, 268;
[484] ГСУД XXVII, 1870, 293;
[485] Новаковић, Законски споменици 428;

Из Штипа за долину реке Лакавице, односно за Славиште, пут је ишао, као што смо навели, долином реке Брегалнице, до ушћа Злетовске реке, затим на Ново Село („от Новосельан друмом") колником на Габрово „к Раичаном" (данас Рајчански Рид), одатле на Букову Раван, данас Равне Букве, „поутемь кои греде оу Славища".[486] У истој Душановој повељи о оснивању епископске столице у Леснову, на неколико места се помиње „колник", али и поред тих помена нисмо били у могућности да му одредимо правац, иако се места могу убицирати. Да је заиста пут полазио из долине реке Брегалнице види се из следећег навода у повељи: „како греде поуть право низь рѣкоу Злетовоу".[487]

На крају напомињемо да је постојао и пут који је из Скопља ишао долином реке Вардара за Солун. Овај пут је пролазио преко Велеса, Градског, односно античког Stopisa, средњовековног града Просека (данас Демир Капије, са развалинама старог града и истоименом клисуром), затим преко данашње Ђевђелије, допирао до Солуна. Вероватно је овим путем ишао св. Сава 1214. године код Добромира Стреза, који је живео у Просеку, да га наговори да одустане од напада на Стефана Првовенчаног, који му је био заштитник док се није измирио са бугарским царем Борилом и епирским деспотом Михајлом.[488] Ово је био главни пут који се из Солуна, односно Повардарја, ишло преко Скопља за Поморавље и Београд. На овај правац су излазили путеви, као што смо видели, који су ишли из Прилепа, Штипа и Струмице у долину Вардара. На овом правцу, или у његовој близини, налазе се дербенска села: Бистреница, Зелениково, Смесница, Демир Капија, Костурино, Париш и др.[489]

На Појтингеровој табли овај се пут може пратити од Stopisa, [illegible] до Солуна са следећим станицама и одстојањима: XII — Antigona XI — Stenas XII — Idomenia XX — Tauriania XVII — Sadlicum XVI — укупно: 88 римских миља, односно 137 километара, што приближно одговара стварном растојању између Стобиа и Солуна.[490]

[486] ГСУД XXVII, 291;
[487] ГСУД XXIV, 4. и.
[488] Теодосије, Живот Св. Саве (превод), 173, нап. 1;
[489] Стојановски, Дервенџиството 68—69, 77—78 94, 74—75, 81—82, итд.;
[490] Miller Peutingerova tab. seg. VII, 1, 2.

ПУТ БЕОГРАД, РУДНИК, ДОЛИНА РЕКЕ ИБАР, СКОПЉЕ

Судећи по римским налазима у селу Барајеву, о којима говори Ст. Новаковић, као и о античким налазима уопште, (које су обрадили Милутин и Драга Гарашанин) изгледа као поуздано да је римски пут из Београда водио западно од Авале (к. 511) преко села: Барајева, Губеревца и Стојника, где су нађени остаци римских кастела. Одатле је настављао за долину реке Колубаре, или за долину реке Љига и даље за Рудник. Крак средњовековног пута из долине Колубаре ишао је поред тврђаве Непричаве, која се помиње 12. X 1413. године „in foro Neprizave"; данас је то предео јужно од Уба, са развалинама старог града, на путу за Ваљево.[491] Напомињемо да је Евлија Челебија, идући из Београда за Ужице ишао, 1662. год., према Авали, а затим је прошао кроз села: Рушањ, Барајево, Лисовић и Барошевац, дакле, углавном, трасом римског пута, који је водио из Београда у долини реке Колубаре.[492]

Пут долином реке Колубаре и реке Љига ка Руднику највероватније је користила угарска војска за време похода угарског краља Роберта 1319. године, против српског краља Стефана Уроша II Милутина, а нарочито 1335. године, против краља Стефана Душана.[493] За постојање овог пута говори и један документ из 1454. године (10. X), по којему је угарски губернатор Јанко прешао Дунав са великом војском, 29. IX, и кренуо „alla Via de Rudisca", тј. „рудничким путем", а затим на пут за Шабац, да тражи Турке.[494] Врло вероватно да данашње име села Угриновци, 9 километара северозападно од Рудника, обележава угарско продирање у Србију овим путем.

Према подацима са терена, добивеним од проф. Миодрага Поповића, од Рудника су ишле две варијанте путева у долину реке Груже и даље за долину реке Ибра. По првој варијанти, из насеља Рудник пут се спуштао у долину Каменичке реке,

[491] St. Novaković, Brskovo, Danja i putevi po srpskim zemljama, Rad JAZU 37; 1876, 1—28; Гарашанин, Налазишта 122—132, 152, 153; HAD. L. de F. 99;
[492] Evlija Čelebija, Odlomci o jugoslovenskim zemljama, preveo H. Šabanović, Sarajevo 1954, II, 143—145;
[493] Данило, Животи, превод 171—174; Kantakuzenos, Historiarum II, cap. 25, Јиречек, Историја Срба I, 200—201; нап. 72, 215—216, нап. 18;
[494] Динић, За историју Београда у средњем веку, Београд 1959, 59;

леве притоке реке Груже, затим је ишао преко села Кнежевца на Баре, Гривац, одатле је силазио на варошицу Кнић, па на град Честин, данас у рушевинама, источно од Груже, а затим преко села Сибнице у Петрополье и у Жичу. Друга варијанта је ишла од Рудника, преко села Врбаве, затим је пролазила поред села Бело Поље, где је деспот Стефан Лазаревић имао летњиковац, села Бечевице, одатле на град Борач, данашње село са рушевинама старог града, омиљено деспотово боравиште.[495] Одатле се ишло преко села Пајсијевић на село Витковац и на Жичу. Врло вероватно да је овим путем, долазећи из Мачве, упао угарски краљ Жигмунд у Србију 1389. године, када је заузео и разорио градове Борач и Честин.[496]

У Борчу се налазе остаци античког града, поред средњовековног, који је по мишљењу Каница, подигнут на темељима античког града. У селу Радмиловић, 3. км југоисточно од Борча, Каниц је наишао на остатке античког насеља већих размера, које се протезало до Борча. У близини села Честина, 3 км источно од Груже, констатовао је и трагове већег насеља, а за средњовековни град наводи да је подигнут на остацима античког утврђења. Напослетку, у селу Чукојевцу, при ушћу реке Груже у Западну Мораву, Каниц је утврдио постојање остатака старог утврђења.[497] Постојање ових утврђења говори да је на релацији Борач-ушће реке Груже постојао римски пут. Уколико је ова поставка тачна, у шта немамо разлога да сумњамо, онда је вероватно да је овом трасом пролазио и средњовековни пут.

По Ст. Новаковићу, из Рудника је ишао још један крак ка Чачку, односно старом моравском Грâну.[498] Напомињемо да је овим путем, тј. из Београда преко Рудника за Чачак, ишао и Евлија Челебија у другој половини XVII века.[499]

Према Митисеровом опису, из 1784. год., из Чачка за Рудник пут је ишао преко села: Љубића (Luibich), Соколица (Szokollovich), Брђана, Бруснице (Brusnicza), па се је по прелазу реке Деспотовице (Despotovica) ишло њеном долином преко Мајдана (Maydan) и стизало у Рудник.[500]

Поред наведених путева, Рад. М. Илић помиње још један, који је ишао од „старог Краљева" преко Бресничког атара за Рудник,[501] што је веома вероватно, када се има у виду да се село Бресница помиње као трг, око 1220. године, у Жичкој повељи.

Од Жиче, или боље речено, од данашњег Краљева, пут је ишао, углавном, долином реке Ибра, поред градова Маглича Брвеника и Звечана. Каниц наводи да се у Краљеву налазило утврђено римско насеље, затим да су средњовековни градови Маглич и Брвеник, оба у долини реке Ибра, сазидани на темељима античких утврђења. Такође наводи и налазе римских остатака у Косанином потоку, код села Лепосавића и у селу Сочаници, код села Слатине.[502] Наведени налази упућују нас на претпоставку да је долином Ибра, на релацији Краљево, село Сочаница, постојао и римски пут. Постојање градова Маглича, Брвеника и Звечана у средњем веку говори да је највероватније и средњовековни пут ишао, углавном трасом римског пута. На десној обали је постојао и град Галич, сада у рушевинама под именом „Чивутан", или „Чивутски град", на простору између Брвеника и Звечана.[503] Од Звечана пут је водио кроз Вучитрн, преко Приштине под именом „Приштевски пут", како се зове у Светостефанској хрисовуљи од 1315—1318. год., затим даље за Липљан, па кроз данашњи Качанички теснац је изводио у Скопље. На улазу у Вучитрн, из правца Косовске Митровице, постоји средњовековни, тзв. Војиновића мост, на сувом, пошто је река Ситница променила ток. Мост има 9 отвора, укупне дужине 135 м, ширине око 5 м.[504] Преко овог моста прешао је Б. Курипешић 1530. године.[505] Налази римских споменика у Качанику, а нарочито миљоказа у долини реке Лепенца, говоре о постојању римског пута на томе правцу.[506] На пролеће 1092. године, пошто је очистио Липљан од непријатеља, византијски цар Алексије Комнен кренуо је на југ старим римским путем пролазећи ниске кланце Шар-планине.[507] Овим путем је прошао, 1326. године, Нићифор Григора као посланик на српском двору.[508] Ана Комнена приповеда да је овим путем, тј. долином реке Ситнице за Звечан ишао драчки војвода Јован (1093) против рашког жупана Вукана. Такође, овим путем су се повукли разбијени остаци Јованове војске, пошто су се претходно задржали код Приштине. По извојеваној победи, жупан Вукан је овим путем провалио у суседну област царевине и допро до Врања у Поморављу, Скопља у Повардарју и у Полог испод источних падина Шар-планине.[509]

Стефан Немања је прошао поред града Звечана, када је 1168. године, највероватније из Раса, ишао у бој код Пантина, док је грчка војска под Теодором Падијатом са Немањином браћом дошла са југа, свакако старим римским путем, преко Липљана и код Пантина ступила на српско земљиште.[510] 1189. године продро

[495] Јиречек, Путеви 302;
[496] Јиречек, Историја Срба I, 328; Вел. Трпковић, Турскоугарски сукоби до 1402, Истор. гласник 1—2, 1959, 98, нап. 94;
[497] Kanitz, Studien 133—134, 145—146; исти, Serbien I, 593 и 594, сл. на [illegible]; Гарашанин, Налазишта 136, 137 и 140;
[498] [illegible] Danj i putevi .. 17;
[499] Evlija Čelebija II, 139—141; Пантелић, н. д., 76—78;
[500] Д. Пантелић, Војно-географски описи Србије пред Кочину Крајину од 1783 до 1784 год. Споменик СКА 82, 1936, 76—78;
[501] Рад. М. Илић, О љубићским селима, Насеља 2, 1903, 62; Monumenta Serbica 11;

[502] Kanitz, Studien 134, 147 и сл. 100; Гарашанин, Налазишта 139, 140, 203, 213;
[503] Новаковић, Престонице 4—5;
[504] Катанић-Гојковић, Мостови 18—22;
[505] Курипешић, Путопис 32;
[506] Art. John Evans, Antiquarian Researches in Illyricum, 72, 75—76;
[507] Ана Комнена, н. д., lib. IX, 245—251; Византијски извори том III, Београд, 1966, 386—388;
[508] Nikephoros Gregoras, ed Bonnae 1, 375;
[509] Ана Комнена, н. д., lib. IX, 251—265; Византијски извори том III, н. м.;
[510] Првовенчани, Живот Стефана Немање (превод) 39—40; Јиречек, Историја Срба I, 150;

је, највероватније овим путем, и Стефан Немања када је освојио Скопље[511] Данилов Настављач говори како је први српски патријарх Јоаникије по царевом позиву дошао у Жичу, где се разболео, па је на изричито тражење из Жиче ношен путем кроз долину реке Ибра за Пећ, али је у селу Полумиру у сутесци, умро. Свакако да је овим путем, који је водио кроз долину реке Ибра, св. Сава пренео (1208) мртво тело свога оца Стефана Немање из Хвосна у Студеницу, када је тамо стигао са „часним моштима".[512] Описујући смрт и погреб краља Милутина, архиепископ Данило описује како је краљево тело положено на кола и пренето из Неродимље, где је умро, у цркву св. апостола Христова Стефана, у Бањској. Несумњиво, путем који је водио из Скопља у долину реке Ибра. Одатле је највероватније ишао поред града Звечана за Бањску, односно на тзв. Цариградски пут, који је из Новог Пазара преко Бањске водио на Косово Поље.[513] Овај податак је утолико занимљивији, што говори да су овим путем, тј. на релацији Неродимља-Бањска могла саобраћати и кола. На крају, преко Приштине, Вучитрна (Wolfsdorne), Митровице (Mitgal), Новог Пазара (Neuwemarschet), итд., прошао је пред крај XV века (од 1496. до 1499) немачки витез Арнолд Харф (Arnold von Harff).[514] У новијој историји аустријски генерал Пиколомини је наступао кроз Качаник ка Скопљу и пошто га је запалио 10. X 1689. године, повукао се 2. XI 1689. године Качаничком клисуром, на Липљан, Звечан, Бањску и даље на север.[515]

Према писању А. Алексића, у долини реке Ибра има много остатака старог римског и средњовековног пута, односно „краљевог пута" у дужини од 10, 50, 100 м, а код села Церја, на планини Јечменици, селу Полумиру, селу Конареву итд., са прекидима и до 4 км.[516] На десној обали реке Ибра, у селу Сочаници, а на западним падинама планине Копаоника, југоисточно од Новог Пазара, Еванс наводи да је нађен саркофаг са римским натписом „Monte Argentaro", или „Montagna dell'Argento", односно по Пајтингеровој табли „Argentaria".

Постојање римског пута долином реке Ибра, на релацији, од села Сочанице до Скопља, преко Косова Поља, утврдио је Еванс, на основу раније поменутих налаза у селу Сочаници и мозаика у долини реке Лепенца, затим на основу постојања града Ulpiane, данашњег Липљана, на Косову Пољу.[517]

Ако овоме додамо и побројане догађаје, који су се одвијали у средњем веку правцем: долина реке Ибар — Косово Поље — Скопље, онда не може бити никакве сумње да је ту ишао и средњовековни пут, углавном трасом римског пута.

511 [illegible], н. д., 44—45; Јиречек, н. д., 157;
512 Св. Сава, Живот Стефана Немање (превод) 24—26;
513 Данило, Животи (превод) 118, 119;
514 Матковић, Путовање, Рад 42, 1878, 182;
515 [illegible] von Briken, Neue vermehrte Donau Strand, Nürnberg 1684, 234—236;
516 А. Алексић, Ибар од Рашке до Карановца, Год. Н. С. III, 1879, 23, 31, 34, 35 и 38; А. Поповић, Горњи Ибар средњега века, Год. Н. Ч. XXV, 1906, 189;
517 Evans, Researches in Illyricum 56—58, 72, 75 и 76;

Има ли се у виду да се рударски базен налазио на десној обали реке Ибра, онда је вероватно да је римски пут водио свакако и десном обалом, као и да је тај пут коришћен у средњем веку приликом експлоатације рудника: Трепче, Плане, Ковача, Остраћа, Беласице и Копорића, итд. Доведемо ли у везу ово са ранијим излагањем, онда можемо претпоставити да су у долини реке Ибра постојала два пута, која су ишла десном и левом обалом, као и да су оба коришћена у средњем веку.

Рад. М. Илић сматра да је Алексић погрешно узео најнижу речну терасу Ибра за римски пут. Пре данашњег пута, каже Илић, било је у долини местимично „коњаничких" стаза. По Илићу, с леве стране Ибра пут је ударао на село Трнаву, па на Брезу, Ладојевице, Котражу, Јабłановик, испод брда Локве на Градац, уз Крушевачку реку, поред Дражинаца, преко Заједнице, на Реку, на манастир Студеницу, па преко Чакова (Ђакова) силазио у долину Ибра код села Лопатнице; с десне стране пут је водио на Казновиће, Павлицу, Јошаничку бању, село Коваче, изнад села Плане на Гокчаницу, па је преко Кобасица и Столова силазио код Жиче.[518]

Постојање дербенских села, која се помињу у дефтеру брвеничког кадилука из 1533. и 1548. године, као Брезна, Бресник, Брзовик, Ђаково, Храстиште, Г. Лазине, Мланча, Савово, итд. говоре да је постојао пут, у првој половини XVI века, који је ишао левом страном реке Ибар, како наводи М. Илић.[518]

Није искључено да је Алексић заиста негде погрешно узео „најнижу терасу" Ибра за остатак старог пута, али то не значи да долином Ибра није пролазио стари римски и средњовековни пут; положај градова Звечана, Галича, Брвеника и Маглича то доказује. Постојање тзв. „Приштевског пута", из Светостефанске повеље (око 1315—1318. год.), између села Племетино и села Прилужја, која и данас постоје југоисточно од Косовске Митровице, указује на везу са путем који је водио кроз ибарску долину. На то указује и помен „великог пута" код Приштине у Грачаничкој повељи, из 1320. год.[519] „Краљев пут", како је Алексић забележио да се у народу овај пут зове, доказ је више његове древности. Као што смо напред навели, из докумената у дубровачком архиву видели смо да се стари римски пут, који је ишао из Епидавра према Нарони, зове (14. XI 1362. год.) „Via Regis". Јиречек наводи да су Срби и Бугари тако звали остатке римских путева.[520] Иначе, по Јиречеку, римски пут се звао словенски „царски пут", како стоји и у повељи краља Милутина манастиру св. Ђорђа Горга из 1300. године, — „одь царева поути" а исто тако стоји „одь царева дроума".[521]

На релацији Жича—Скопље, од главне цесте одвајао се у правцу истока: „Лабски пут", за који стоји у Милутиновој

518 Рад. М. Илић, Ибар, Насеље 3, 1905, 536—538; А. Ханџић, Дефтер брвеничког кадилука из 1533. и 1548. год. (у рукопису);
519 Шкриванић, Мрежа путева 389, нап. 8; 391, нап. 11;
520 HAD, Lib. Ref. 1363, цитат: Јиречек, Путеви 217, нап. 11;
521 Новаковић, Законски споменици 611; Јиречек, Путеви, 130;

Светостефанској повељи да је ишао од данашње Косовске Митровице преко Старог Трга, односно Трепче, у долину реке Лаба.[522] Постојао је још један пут који је водио из данашњег Новог Пазара у Ниш, прелазећи реку Ибар код села Јариња, затим преко планине Копаоника код села Ђерекари избијао у изворишни део реке Топлице. По К. Јиречеку, у долину Топлице могло се ићи и путем који је пролазио преко места Остраће, чије је приходе, заједно са оним од трга Копорића, поклонила књегиња Милица (1395) манастиру св. Пантелејмона на Светој гори.[523]

Било да се ишло једним или другим путем, пролазило се северно од Беле Цркве, данашње Куршумлије, кроз село Шпан-ца, затим кроз питому долину реке Топлице, кроз „град светаго Прокопија“, данашње Прокупље, затим преко поља Добрича, па се код села Мрамора прелазила Јужна Морава и код Ниша избијало на „Цариградски друм“. Наведене путеве користили су и путописци XVI века, јер су за њих били геометријски краћи од осталих који су водили за Цариград. Угравном, тим правцем је прошао и К. Зено, 1550. год., када је по преласку реке Ибра дошао у „la Montagna ditta dell'argento“ (сребрну планину) односно Копаоник, на којој се налазио град (Castel) Остраће (Ostrati). Одатле је ишао преко раније помињаних Ђерекара (Jerecari), у долину Топлице (Topliza), на село Сагоњево? (Statoria) и село Григуре (Grigura) и стигао у Прокупље (Prepocita).[524] На раније поменутој карти Gottf. Iac. Haupt-а овај пут је уцртан у најопштијим линијама са обележеним следећим местима: Nisa (Ниш), Urciulp—Orciup (Прокупље) — Topliza (долина реке Топлице) — Novibazar — Ignibazar (Нови Пазар) — Carmoniza (?) — Pri-lepole (Пријепоље) итд.[525]

С обзиром на постојање средњовековних рудника на источним падинама планине Копаоник, као на пример: Ливађе, Беласинат [illegible] и др., свакако да је постојао још неки стари пут, нама непознат, који је водио у изворишни део реке Топлице. По А. Алексићу, од Брвеника и манастира Павлице одвајао се пут, који је водио за Крушевац долином Јошаничке реке, или преко села [illegible]. Трагове овог пута Алексић је видео на планини Жељину и планини Kознику.[526]

Од ушћа реке Лаба одвајао се пут, који је ишао долином Лаба преко Подујева, Преполца, Беле Цркве, данашње Куршумлије, у долину Топлице, одатле тзв. „Топличким путем“ преко Прокупља, за Ниш.[527]

Од манастира Грачанице одвајао се пут на Ново Брдо и даље за Врање, по тзв. „Врањанском путу“, како то стоји у по-

[522] Шкриванић, Мрежа путева 289;
[523] Јиречек, Путеви 287, нап. 174, 291, 292;
[524] Matković, Dva talijanska putopisa, Starine X, 1878, 208—209, није искључено да се „Prepocita“ могло бити данашње село Прекопуће.
[525] Gottf. Iac. Haupt, Danubii Fluminis pars infima in qua Transil-vania [illegible] Servia. Исто је пут уцртан на карти Ioh. Bapt. Homanno-а;
[526] Алексић, н. д. 38;
[527] Јиречек, Путеви 301—302; [illegible]

вељи кнеза Лазара манастиру Раваници, из 1381. год.[528] Такође, по истој повељи да се претпоставити, да се негде око данашњег Урошевца одвајао, тзв. „Сашки пут“, који је ишао ка Врању, или Новом Брду.[529]

На левој обали реке Ибра одвајали су се следећи путеви: један пут је водио од данашње варошице Ушћа, долином реке Студенице ка истоименом манастиру, па је одатле ишао у сусрет путу који је из Брвеника водио поред манастира Градац, преко планине Борвика за Ивањицу и Ариље долином реке Моравице.[530] Још данас се виде остаци калдрме, ширине 1,5 до 2,0 метра, старог пута, који је из Брвеника водио за Градац. Други пут је ишао од ушћа реке Рашке њеном долином за средњовековни Рас, касније Трговиште и данашњи Нови Пазар. Такође, један пут је водио из данашње Косовске Митровице за манастир Бањску, а одатле преко планине Рогозне за Нови Пазар. Други један пут, такође из Косовске Митровице за Брњак, дворац краљице Јелене, углавном долином реке Ибар. Напослетку, из Косовске Митровице ишао је „велики пут“ преко средњовековних села Ракоша и Истока за Пећ.

Поред пута који је из долине реке Ибра водио долином реке Рашке за Рас, односно Трговиште, које се помиње још 5. VI 1382. године,[531] постојао је и краћи пут, који је према писању А. Поповића ишао у XVI веку из Новог Пазара поред Бање и Јовске Реке преко Трстеничког брда на Добре Воде и Арваску у Белуће преко Ибра у Камен. Стари дубровачки пут којим се, по А. Поповићу, ишло кроз Избице, поред Брестова, кроз Пасји Поток, западним крајем Виногора на Вучу Локву, Горњи Калин, па преко планине Кома, поред Арваске силазило у село Белуће, прелазио се Ибар и долазило у село Камен или Жиголље; одатле преко Остраћа долазило се на Бело Брдо до Влашке Равни.[532] Свакако да су наведене варијанте само један део пута, који је преко Новог Пазара и рудника Глухавице водио у Дубровник. Ово се најбоље види из писма турског кадије у Глухавици, упућеног Дубровчанима 28. V 1396. године, у којем им обећава да ће штитити њихове трговце, само је тражио, као што смо раније изнели, да не ударају другим путем, него само преко Глухавице.[533] Вероватно да је пут из Новог Пазара ишао преко Глухавице и Рожаја у долину реке Лима, а одатле, вероватно преко Никшића, за Дубровник. Од Рожаја се ишло преко планине Жљеба и Савине воде за Пећ. Овим путем су пролазиле М. Макензијева и А. П. Ирбијева још у другој половини прошлог века.[534] Зими 1915. године, овим путем се повлачила I и III српска армија, а затим и Одбрана Београда, за Црну Гору и Албанију.

[528] Петковић, Раваница 74; Шкриванић, н. д., 244;
[529] Петковић, Раваница 74 и 75; Шкриванић, н. м.;
[530] Алексић, н. м.;
[531] Јиречек, Историја Срба II, 334, нап. 32;
[532] А. Поповић, Горњи Ибар, Год. Н. Ч. XXVI, 1907, 177;
[533] HAD, Lib. Ref. 1396—1399; Јиречек, Историја Срба II, 334; нап. 28;
[534] Путовање по словенским земљама од М. Макензијеве и А. П. Ибријеве превео Чед. Мијатовић, Београд 1868; 263—272;

ПУТ БЕОГРАД, ЗАСЛОН (ШАБАЦ) И БЕОГРАД, ВАЉЕВО, ЗАПАДНА МОРАВА

Од Београда ишао је пут десном обалом реке Саве поред данашњег села Барича, одатле на Дебрц, који се помиње 1284. год., као замак и престоница краља Драгутина, а као трг за време деспота Стефана; затим се настављало за Заслон, односно каснији Шабац, којег су Турци подигли на месту старог Заслона. Поред овога, постојао је и други пут, који је ишао левом обалом Саве, од Шапца, поред града Купиника и града Барича, за Земун. Овај пут је користио султан Сулејман Величанствени у походу на Београд, 1521. године.[535] У Заслону („i/n/ Saslon") се налазио дубровачки конзул Ратко Оперса, 16. IV 1454. године.[536] У раније поменутом Зворничком дефтеру из 1548. године, у нахији Доња Мачва, која захвата источни део данашње Мачве, нема дербенџија, али зато постоје мартолози, који су опорезовани као дербенџије. Од 14 села царског хаса Доње Мачве у 5 села су убележени мартолози. Постојање мартолоза са повластицама дербенџија говори да је постојао пут у Доњој Мачви, који је спајао Шабац највероватније, са Дмитровицом.[537] О путу који је водио преко Липолиста, где се налазио дербенд, било је говора раније код путева који из Зворника воде у Дмитровицу и Шабац.

Други један пут одвајао се у близини ушћа реке Колубаре за Ваљево, а одатле за Ужичку Пожегу. Овај пут је водио долином реке Колубаре, затим преко долине реке Тамнаве, на Уб, даље је пролазио поред тврђаве Непричаве,[538] па је поново избијао у долину Колубаре и настављао узводно њеним током све до Ваљева, којег Петанчић назива „vicus famosus Vagleua". Ваљево се помиње у данашњем облику „Валиево" у писму које су Дубровчани упутили кнезу Стефану Лазаревићу и његовој мајци, 1. X 1398. год., жалећи се да су им Турци ухватили и отели 5000 овнова, а њихове „трговце ухватише у Ваљеву и одведоше".[539]

[535] G. Škrivanić, Turski pohod protiv Ugarske i osvajanje Beograda 1521. godine, Vojnoistorijski glasnik 3, 1967, 164—167;

[536] HAD, Cons. Min. 13, 199;

[537] Defter Zvorničkog sandžaka No 260, из 1548;

[538] HAD, Lam. de For. 3, ф. 99', од 12. X 1413. г., у даљем тексту „in mercato de Neprizaua";

[539] Стојановић, Повеље и писма I, 187 (194). По М. Динићу, овнови су отети на планини Тари; види: Динић, Област Бранковића, Прилози за КЈИФ 26, 1960, 26.

Један Дубровчанин је био опљачкан код Ваљева 28. VI 1459. на месту званом „Ubu et Tamnauo", дакле, највероватније, на путу Београд—Ваљево.[540] Постојање тврђаве Непричаве, затим дербендских села: Борак у нахији Уб, данас села Мали Борак, јужно од Обреновца, и села Јабучје, које се и данас налази на северо источној ивици Лајковца, у могућности смо да на том делу одредимо приближно тачно правац пута.[541]

Према Петанчићевом казивању (1502) постојао је и пут који је ишао из Заслона-Шапца (Sabacum) за Ваљево, остављајући на десно планину Цер (Sacer), планину Јагодњу (Chribernico), Крупањ (Crupno) и Зајачу (Saeza) и горја, вероватно Маљена (Larzi), које је неопходно за војску ради кола и осталог пртљага.[542] Да је овим правцем ишао пут од Заслона за Ваљево, говори постојање дербентског села Близоње које се и данас налази у Бранковини, 10 км северно од Ваљева, а на путу Ваљево—Коцељево—Шабац. Правац овог пута се слаже и са оним којег је описао Ј. Перетић 1784. г.[543] У повељама угарског краља Жигмунда (1392. и 1426) помиње се тврђава „Belaztena", која се налази под северним падинама планине Маљена, југоисточно од Ваљева, код села Крчмара, која је затварала пут од долине реке Колубаре у долину реке Западне Мораве.[544] Код села Крчмара налазе се рушевине средњовековног града који је био подигнут на темељима римског кастела. Град је штитио пут из долине реке Колубаре за Т. Ужице.[545]

Ово се слаже са казивањем Љ. Павловића, да је из Пожеге водио пут за Ваљево преко Маљен планине и спуштао се код Беле Стене у Крчмар, а одатле у доња села и преко њих у Ваљево, не додирујући стари пут преко Рајца. Овим путем је прота Матеја Ненадовић, 1805. године, извео своје топове за напад на Ужице. Налази римских остатака у селу Стојићи, код Ражане, 7 км северно од Косјерића, селу Субјелу, 6 км источно од Косјерића, селу Јежевици, селу Доња Добриња, селу Каленић, селу Глумач, такође у пределу Косјерића и Ужичке Пожеге, говоре да је овим правцем, тј. од Ваљева преко Беле Стене и Маљен планине ишао римски пут долином реке Скрапеж у долину Западне Мораве. По Каницу римски пут је ишао испод села Субјела, где је он видео рушевине римског кастела.[546] Други један пут, пише Љ. Павловић, ишао је из Ваљева, одвојено од овога,

[540] HAD, Lam. de For. 33, f. 21;

[541] Defteri Adet-i Agnam 3949/22, из 1595. г., фото копија 51/18;

[542] Dragutin Kniewald, Feliks Petančić 1502. o putevima kojima valja napasti Turke, Vesnik Vojnog muzeja JNA 5, 1958, 41; М. Динић, Средњевековни Срем, Гласник историјског друштва у Новом Саду IV, 1931, 5, не искључује могућност да је Chribernico данашња Сребреница;

[543] Defteri Adet-i Agnam 3949/22, из 1595. г., фото копија 51/15; Пантелић, н. д., 125—127;

[544] М. Динић, Западна Србија у средњем веку 52 и 53;

[545] Гарашанин, Налазишта 134;

[546] Kanitz, Serbien I, 494, исти, Studien 139; Гарашанин, Налазишта 189, 190, 211;

и то: из Ваљева низ Колубару, десном страном, па се спуштао ка селу Мионици преко Маљенских косаница у долину реке Љига, одатле је настављао на развође Славковачке и Гукошке реке, па се пењао на Рајац и одмах спуштао у долину реке Дичине. Преко свих ових села има старих камених мостова, калдрма и усека.[547] Врло вероватно је један од ових путева користила угарска војска приликом упада у Србију 1359. године, о коме приповеда италијански најамник у српској војсци Villani.[548]

Пут који је ишао из Ваљева преко Маљен планине, тежак је и одговара опису којег је дао Ф. Петанчић. Овај пут је изводио у долину реке Скрапеж, затим у Пожегу и даље преко Титовог Ужица за Босну, или преко Ариља и Ивањице за Сјеницу. Пут преко Рајца изводио је у долину реке Дичине, Западне Мораве и даље у долину Велике Мораве. По Каницу, и римски пут је ишао десном обалом реке Саве до ушћа реке Колубаре, затим њеном долином до Ваљева, а одатле за Пожегу.[549] Пронађени су остаци римских кастела код села Кључа, римски темељи у селу Крчмари, и у селу Словцу остаци кастела, па је и то доказ више о постојању римског пута, како га је Каниц обележио.[550]

Занимљиво, да је у другој половини XVII века Евлија Челебија пошао из Београда, директно за Ужице, путем о којему немамо никаквих података да је раније постојао. Итинерер његовог пута био је следећи: Београд—Рушањ—Барајево—Лисовић. Одатле је продужио, прелазећи преко села: Трбушнице, Дудовице (Дудуџан), Липља, Моравaца, Кадине Луке, Славковице, Бањана (Карадаг Бања), Теочина, Коштунића, Дружетића, преко Горње Горе, Честобродице, Отња, Добридола, Тврдића и Севојна, па је стигао у Шехер Ужице.[551]

Поред описаних путева, који су из Београда, преко Ваљева, изводили у долину реке Западне Мораве, постојао је и средњовековни пут који је ишао из Ваљева у долину реке Дрине. Поред римских налаза у пределу између Ваљева и Дрине, затим сачуваних традиција и налаза материјалних остатака, које нам је забележио проф. Љ. Павловић, постоји и један документ у дубровачком архиву из 1422, (5. I), у коме стоји да се не усваја предлог да се посланик Никола Пуцић врати деспоту иако је на повратку дошао до Беле Цркве или Ваљева „si iam recessisset et venisset usque Biellezerque sive Uaglieaua".[552] Из овога акта се може претпоставити да је постојао пут који је из Ваљева ишао преко Беле Цркве, највероватније за долину реке Дрине, односно рударску област Зворника, и обратно.

Према подацима скупљеним на терену, Љ. Павловић каже да је из Зајаче, средњовековног рудника, а данас села, пут ишао

547 Љ. Павловић, Колубара и Подгорина, Насеља 4, 1907, 468—470;
548 Јиречек, Путеви 355 нап. 34.
549 Kanitz, Studien са картом у прилогу: Strassen, Städte, итд.
550 Гарашанин, Налазишта, н. м.;
551 Evlija Čelebija II, 143—145;
552 HAD, Cons. Rog. III, f. 66, од 5. I 1422. г.;

преко Завлаке, уз Мојковачку реку, на Варош, данас Белу Цркву, па је преко Бастава и Кокораве излазио на границу Царине и села Лопатње, на стари римски пут, којим се из дринске долине прелазило у колубарску. Овај стари пут, наставља Павловић, ишао је на исток, силазио у Лопатињску реку, прелазио преко моста, чији се трагови и данас виде, па се преко села пео на Јелину Брезу, с ње преко Каменице силазио у долину реке Обнице, где има турских и старијих калдрма. Одмах испод села Причевића пут се пео на Радију и силазио у долину Буковачке реке, а затим у Ваљево.[553]

Налази римских споменика у наведеном пределу, а нарочито остатака римских кастела-утврђења — у Пецкој и селу Томањ код Крупња, упућују нас на претпоставку да је постојао још један римски пут који је везивао крајеве око данашњег Ваљева, Зворника и Лознице преко оловом богатог Крупња.[554]

Врло је вероватно да се од данашње Пецке одвајао и други стари римски пут, а затим средњовековни пут, који је ишао преко села Царине, код Пецке, за Љубовију на реци Дрини и везивао се са путем који је ишао из данашњег Титовог Ужица за Domaviu (рударску област Сребрнице и Зворника). Постојање пута од Капа за Домавију, Каниц је утврдио на основу налаза остатака римских кастела-утврђења у селу Кошеље, затим рушевина два кастела у Љубовији, римског натписа у селу Узовници. Од Узовнице пут је ишао преко села Селенац на планину Јагодњу, која је била богата оловом.[555]

За ову поставку говори и забелешка непознатог руског путописца, из XVII века, који је на путу из Сарајева преко Сребрнице за Београд забележио следећа ноћишта: Брила (неубицирано, свакако се налазило у пределу варошице Љубовије), Сарина или Јени-хан, данас село Царина, југозападно 2. км од Пецке, Ваљево, итд. На путу из Сарајева до Сребрнице путописац је прошао преко Мокрог, под Романијом, Почепја, данас Поджепје, Равна, данас Подравна.[556]

Највероватније је деспот Стефан Лазаревић користио пут преко Ваљева и Пецке за Љубовију, када је јула 1426. године кренуо против босанског краља Твртка II, који је опседао Сребрницу. Поред прикривеног кретања, овим путем се избијало најбрже Сребрници, па је природно да се превенствено његовом употребом могао изненадити Твртко II и натерати да напусти опсаду.[557] Није искључено, да је деспот Ђурађ, у рату са босанским краљем Твртком II око Сребрнице, користио пут од Ваљева на Белу Цркву, Зајачу, долину Дрине код средњовековне Бохо-

553 Павловић, Колубара и Подгорина 468, 469;
554 Гарашанин, Налазишта 133, 134, 179—196;
555 Гарашанин, Налазишта 119;
556 Ст. Новаковић, Путничке белешке о Балк. пол. XVII и XVIII. в. Год. Н. Ћ. XVII, 1897, 109—110;
557 Константин Филозоф, Живот деспота Стефана (превод) 114; Јиречек, Историја Срба I, 351;

рине, данас села Борине, као најпогоднији правац приликом заузимања Звоника, данашњег Зворника и Теочака, северозападно од њега.[558] Напослетку, постоји вероватноћа да је и деспот Ђурађ употребио пут од Ваљева, преко Пецке, за Љубовију у походу, 1445. године, код заузимања Сребрнице од босанског краља.[559]

На крају напомињемо, да је Љ. Павловић навео још један пут којим се ишло из Босне за Ваљево преко села Богатића, низ Дуглицу у корито реке Градац. Пут је усечен у камену и Павловић каже да би могао бити и римски по тврђавици у селу Бранеговићи (јужно и југозападно од Ваљева).[560]

[558] Јиречек, Историја Срба I, 359, нап. 28;
[559] Јиречек, Историја Срба I, 351;
[560] Павловић, Колубара и Подгорина 562.

ПУТ ОД БРАНИЧЕВА, ДЕСНОМ ОБАЛОМ ДУНАВА

Приликом описа „Цариградског пута", који је полазио из Београда, размотрили смо и део старог римског пута на релацији Београд (Singidunum) — Костолац (Viminacium). Међутим, на Појтингеровој табли од Виминацијума се одвајао још један пут који је ишао десном обалом реке Дунава, а обележен је: XIII — Pincum XI (Вел. Градиште) — vico Cuppae XII (Голубац) — Ad Novas X (село Чезава) — Ad Scrofulas XV (село Босман) — Gerulatis (Мироч) VI — Unam VI (вер. локалитет Алуни) — Egeta XXI (Брза Паланка) итд. Такође, многобројни налази разноврсних остатака римских насеља, утврђења, путева и разноврсних предмета на овој релацији донекле нам указују правац којим је римски пут ишао. Од значајних налазишта, полазећи од Vincea (Смедерево), десном обалом Дунава налазе се: Margum, или Mun. Aurelium Augustum Margum (село Дубравица, на десној обали реке Велике Мораве, локалитет Орашје), даље Mun. Aelium, доцније Colonia Viminacium (Костолац), Дрмно у атару Костолца, Pincum (Вел. Градиште), Cuppae (Голубац) са остацима великог кастела, Ad Scrofulas (село Босман), село Бољетин са остацима трију кастела, Taliata (Доњи Милановац) одатле за село Голубиње, римска Transdierna (Текија), узводно 2,5 км; Tabula Traiana, даље Drobetae (Кладово), итд.

Од Taliate један крак пута је ишао на Gerulatis, а одатле за Egetu.[561]

Вероватно је угарски крал Жигмунд делимично користио пут десном обалом Дунава, када је покушао да опседне Голубац, након што је потукао Турке код Браничева 1397. године.[562] Када су Турци примили Голубац од Војводе Јеремије 1427. године, излазили су из њега и пљачкали Браничево („и пленише Браничево"), свакако користећи се путем уз десну обалу Дунава.[563] Овим путем су оперисале угарске јединице 1437. године, када су се пребациле у Србију код села Пожежена, источно од Вел. Градишта — а северно од Голупца, и потукле турску војску Али-бега видинског на Годоминском Пољу.[564] Напослетку, навешће-

[561] Гарашанин, Налазишта 182, 183, 186, 192—198, 199; Kanitz Studien, прилог Strassen. Stäadte, итд.;
[562] Јиречек, Историја Срба I, 330;
[563] Стојановић, Родослови и летописи 228, 229 и 291; Динић, Браничево 22;
[564] Стојановић, н. д., 230: „попали Зоупровик … и разби Али бега под Смедеревом на Годомину"; Јиречек, Историја Срба I, 362;

мо белешку из летописа у коме, под 1458. годином, стоји: „прими Махьмоудь баша Вишесавоу градь и Голубаць и Жрьновь и Ресавоу . . .“[565] Уколико је тачна Новаковићева претпоставка да се град Вишесав налазио код локалитета Градац, где се и данас налазе рушевине старог града, 150 корака од Дунава (по Massigliu „Greben vetus“), онда је вероватно Махмут паша ишао од града Пореча, десном обалом Дунава преко града Вишесава на Голубац.[566] Нема никакве сумње да је римски пут ишао десном обалом Дунава, онако како је представљен у Појтингеровој табли, а његово везивање за средњовековне догађаје говори да је био коришћен и у средњем веку. Још данас се на релацији Голубац — Доњи Милановац, а нарочито на делу од села Добре, могу видети трагови старопутина.

У Раваничкој повељи, из 1381. године, приликом разграничења села Камијева у средњем Пеку, помиње се „велики пут“, као међник („пѫтем велицемь).[567] Данас постоји село Камијево, са истим именом, 12 км јужно од Великог Градишта. Сем тога, постоје и друга два међника, који се могу убицирати и то: „Шуваински виногради“ који су се налазили код данашњег села Шувајић, 8 км западно од Голупца, затим „Љубинска земља“, код данашњег села Љубиња, 3. км североисточно од Малог Градишта.[568] Ако овоме додамо још и помен „Великог пута“, код разграничења села Поточац, које село данас не постоји, али се зато у његовом разграничењу помиње Пек, а од прилога село Српци и село Каона, дакле, села која и данас постоје у долини реке Пека, онда је извесно да је постојао „Велики пут“, који је ишао десном обалом реке Пека, од Великог Градишта за Звижд.

Дербендска села: Јасиковац, данас Јасиково, 20 км североисточно од Зајечара, и Лука 16 км северозападно од Великог Јасикова, а која се помињу у Видинском дефтеру из 1586. год., указују да је постојао пут из долине реке Тимока у долину Поречке реке, као и да се, вероватно, одатле рачвао један пут ка Дунаву, а други ка Звижду, односно ка Кучеву, пролазећи поред данашњег Мајданпека.[569] Напомињемо да је Ф. Покорни, 1784. године, идући из долине реке Тимока, између осталог, прошао кроз села: Зајечар (Saiczar), Јелашницу (Jelasnicza) и Јасиково (Jassikovo) на путу за Кладово.[570]

Поред „дунавског пута“ ишао је из Голубца други пут на манастир Туман, а одатле на село Турију, преко села Ракове Баре у правцу Мајданпека, држећи се више планинских венаца, него долине реке Пека. Одатле је пут настављао на вис Лишковац, па је силазио у Доњи Милановац. По другој једној варијанти коју даје Ст. Новаковић, пут је скретао од села Волује

[565] Ст. Новаковић, Град Вишесав и Видинска област, Год. Н. Ћ. 5, 1883, 143;
[566] Ст. Новаковић, Град Вишесав и Видинска област, 163;
[567] Петковић, Раваница 75, 7 и 8 ред оздо. Шкриванић, Раваничко властелинство 248;
[568] Петковић, Раваница 76; Шкриванић, н. м.;
[569] Vidinski Tapu Defter No 57, из 1586;
[570] Пантелић, н. д., 40, 42 и 43; види секцију Зајечар 1 : 200,000;

уз реку Честобродицу до под Бабино Машило у Бољетинску реку, на Госпођин Вир, више Гребена и Пореча. Одатле је пут ишао низ Дунав све до села Мироча, које је прелазио правцем којим га и сад прелази и који се од старине није мењао,[571] па је настављао на Брзу Паланку, и Кладово. Многи налази римских остатака и трагови пута у селу Волују, за које Каниц сматра да је било једно од центара римског рударства у овим крајевима, затим нађени остаци у селу Дубока и трагови римских кастела у правцу села Добре, иду у прилог поставке да је пут преко Волује био и средњовековни.[572] Највероватније су овим путем пет дана бежали пред Угрима, наши калуђери из манастира Ваведења, када су се склонили у град Вишесав.[573]

Поред описаног Цариградског пута, који је водио од Костолца левом страном реке Млаве, постојао је још један пут који је ишао и десном страном од села Калишта, како каже Љ. Јовановић, на село Рашанац, село Трновце, село Кнежину, одакле се један крак одвајао за село Велики Поповац где је избијао на Цариградски друм. Првобитни пут, долином реке Млаве, настављао је из Каварне, између села Лесковца и села Велико Лаоле, јужно од Петровца на Млави, на село Мало Лаоле, у Ждрело и манастир Горњак и даље за Хомоље.[574]

Каниц је наишао на трасу старог римског пута између села Калишта и Салаковца, југоисточно од Пожаревца, на десној обали реке Млаве.[575] Доведемо ли у везу овај налаз са налазима римских утврђења и других остатака, у селима: Камењеву, Кнежини, Великом Лаолу, на десној обали реке Млаве, северозападно од Петровца, затим налазе у Хомољу и то у селима: Крепољину и Рибарима, онда је извесно да је овим правцем ишао римски пут из долине реке Млаве, а вероватно и средњовековни, у долину реке Тимока.[576] Долазећи од Неготина, у Крајини, Ф. Покорни је прошао преко села Сиколе (Sikole), 18 километара југозападно од Неготина, затим преко села Луке (Luke), 8 км западно од села Сиколе, одатле Горњанском и Божином реком, па је прошао кроз хомољска села: Лазницу (Stara Lasznicza), 3 км северно од Жагубице; Суходол (Sulo Doll), 4 км западно од Жагубице, село Изворицу (Izwaricza), а одатле је скренуо на југозапад за манастир Раваницу.[577] Помен дербендских села у нахији Црна Река и то: Кирвир, највероватније данашње село Криви Вир, на истоименој реци притоци Црне реке; затим Голема Слатина, данас село Слатина, такође на истоименој реци, притоци Црне реке, говоре да је постојао пут који је водио из долине реке Тимока, долином његове леве притоке Црне реке, поред Борског рудника у изворни део реке Млаве, затим преко

[571] Новаковић, н. д., 158—159;
[572] Новаковић, н. м.; Гарашанин, Налазишта 142, 199 и 200;
[573] Новаковић, н. д., 144;
[574] Љ. Јовановић, Млава, Насеља 2, 1903, 279—283;
[575] Kanitz, Studien 60—62; исти, Serbien I, 212; Гарашанин, Налазишта 184 и 188;
[576] Kanitz, Serbien I, 221, 259; Гарашанин, Налазишта 165, 210;
[577] Пантелић, н. д., 27, 29, 30;

Хомоља и града Ждрела, долином Млаве, до ушћа, односно средњовековног града Браничева-Костолца.[578] Према Даниловом казивању, највероватније су овим путем, или путевима, ишли српски краљеви Драгутин и Милутин када су гонили бугарске бољаре Дрмана и Куделина из њихових пленом накрцаних гнезда и њиховог тврдог града у теснацу Ждрела на Млави.[579] Овим путем су и Угри гонили потучене Турке (код Браничева) све до града Ждрела у теснацу Млаве, негде близу данашњег манастира Горњака.[580]

Постојао је и пут долином реке Пек за рударску област Кучево, а одатле за Звижд и даље на исток, у предео Пореча. Овај правац су користили Угри и Турци приликом својих операција у овом делу Србије. Према једном, до сада јединим податку, дубровачком писму датираном 3. II 1358. године, у Железнику у Кучеву (in Selesnich in Chuceua), Дубровчани су куповали олово у овом руднику. Од римских налаза значајни су они у Кучеву, где се претпоставља да је било насеље и пралиште руде, затим у селу Сени, где се, такође, претпоставља да је био један од центара рударске индустрије у овом крају.[581] Поменућемо да је на повратку из Брзе Паланке, у Крајини, Ф. Покорни ишао 1784. г. преко села Голубиње (Golubinja), 8 км северoисточно од Доњег Милановца, на село Орешковић (Oreskovich), које данас не постоји под тим именом, у долину реке Пека, затим преко села Волује (Voluja), североисточно од Кучева, па је избио у предео Звижд, и проследио раније поменутим „великим путем“ на село Мишљеновац (Mislianovcze) и село Раброво (Rabrovo) у долини реке Пека.[582]

Нажалост, немамо никаквих података о томе да је постојао неки попречни пут који би водио из Кучева за Цариградски пут и даље у долину реке Мораве. Међутим, с обзиром да би један такав пут знатно скраћивао обилазан пут дунавском страном, вероватно да је такав пут постојао, па је потребно да се и у томе правцу наставе истраживања.

Напомињемо да је на средокраћи, између Кучева и Поморавља, у данашњем селу Шетоњи, на улазу у Горњачку клисуру, а код манастира Ждрела, постојала Шетоњска царина, коју је, 30. I. 1399. г., држао Дубровчанин Марин Лебровић. Није искључено да се ту налазила раскрсница путева, који су из рударске области Кучева и долине Тимока преко Хомоља водили у долину Велике Мораве.[583]

[578] Vidinski Tapu Defter No 57, из 1586;
[579] Данило, Животи (превод) 86—88; Јиречек, Историја Срба I, 191, 192;
[580] Данило, Животи (превод) 88—89; Јиречек н. д., I 330 и 331, нап. 21
[581] Гарашанин, Налазишта 142—143;
[582] Пантелић, н. д. 40, 48 и 49;
[583] Љ. Стојановић, Старе српске повеље и писма I, Београд—Ср. Карловци 1929, 188—189 (196). - Дѹбровчанинь дрьжа нашѹ ц(а)ринѹ рѣдничкѹ и шетоньскѹ.

ПРИМОРСКИ ПУТ И ЊЕГОВЕ ПАРАЛЕЛЕ

а) ПРИМОРСКИ ПУТ

Поред поморског саобраћаја, који се одвијао између приморских места на обали и оних на острвима, постојао је дуж обале и друм којим су били повезани важнији градови на приморју. Постоје два много помињана ликовна извора, т.ј. Појтингерова табла, из IV века, и Идрисијева карта из 1154. године, на којима је ова веза представљена, и то: прва из римског доба, а друга скоро из доба Стефана Немање.[584] За разлику од Идрисијеве карте, на Појтингеровој табли део обалског пута који је везивао Аквилеју са Драчем, а водио је преко наше обале, није сигурно утврђен, нарочито не на југу. По Појтингеровој табли, од Сплита (Spalato) или Солина (Salona) пут је ишао на Стобреч (Epitio — Epitium, 4 рим. м. = око 6.5 см), одатле на Омиш (Oneo-Oeneum, 12 рим. м. = око 19 км) и на Inaronia (највероватније Макарска, 7 рим. м. = око 11 км).[585] Међутим, по одстојању од Омиша (Oneo) — то не одговара сем ако није нека грешка код преписивања, пошто је Макарска од Омиша удаљена око 20 рим. миља.[586]

По Идрисију, пут је ишао уз целу нашу обалу, као део пута који је водио од Трста па све до Валоне, Химаре и даље на југ, уз грчку обалу. Поред осталих наших места, путем су били повезани: Сплит (Asbalatu), Стон (Istagnu), Дубровник (Ragusa), Котор (Katara), Бар (Antibara), Улцињ (Dulciza), Леш (Lusu), Драч (Duras).[587] Врло вероватно је велики жупан Стефан Немања 1171. године користио део овог пута, или онај клисуром реке Цетине, када је „притиснуо“, како каже К. Јиречек, „Horvaciju“, односно византијску провинцију „Dalmatia et Croatia“, са главним градом Сплитом. Јиречек претпоставља да је то било по својој прилици на византијској граници код Омиша.[588]

[584] Miller, Peutingerova tabla; И. Синдик, Старе карте југословенских земаља, Београд 1931, таб. III; Недков, Идриси;
[585] G. Novak, Topografija i Etnografija rimske provincije Dalmacije, Zagreb 1918, 18 и 19; претпоставља да је Макарска;
[586] Archivio Storico per la Dalmazia, Roma 1929, vol. VIII, fasc. 44, стр. 388;
[587] Недков, Идриси 35; Синдик, н. д. I, таб. III;
[588] Јиречек, Историја Срба I, 149;

У повељи босанског краља Остоје, од 15. I 1399. г., којом уступа Дубровачкој Републици приморје, приликом разграничења уступљених места, помињу се путеви који су везивали та места, што указује да је уз обалу или њену непосредну близину пролазио пут, као на пример: код села Тополе (Thopola) и данас са истим именом северозападно од Стона, „et la via de austro vada fino a Sustedne“; села Ошље (Asgle) и данас села са истим именом, северно од Стона, „la via de austro“; код села Затон (Saton), и данас северозападно од Дубровника; код села Подимоч, села Орашац (Orassac) итд.[589] Такође, у једном акту Дубровачке Републике, из 1362. године, говори се о путу из жупе Жрновнице до планине (врха) Bielema (данас врх Белома у Конавлима).[590] У старом дубровачком катастру, тј. у Libro Rosso-Matizza — помиње се, 1. V 1427, „la uia antiga“, односно стари пут, који иде од границе Биелема на исток изнад Обода, а испод села Ускопља у Конавлима, право све до цркве св. Барбаре. У одредби стоји да пут буде стално ширине два корака (passa dui). Даље се говори о другом старом путу „l’altra via antigua“, који иде средином Конавоског Поља, па све до Приевора, и данас на источној граници жупе Конавле.[591] Вероватно се и помен пута из 1363. године „Quod via erat sub Gruda“ односи на овај пут.[592]

Из Конавала се одвајао пут, који је ишао кроз данашње Мрцине, до XV века Врсиње (Versigna), у поседу Дубровчана од 1451. године, па је настављао преко Граба, помиње се као „Сгар“ 8. X 1428. год.,[593] и Арсланагића моста за Требиње, или од Граба у правцу Клобука, како се може претпоставити на основу следећег казивања попа Дукљанина. После победе код Бара 1142. године, краљ Драгослав је послао сина Гојислава против кнеза Људевита. Гојислав, пошто је препловио Которски залив, ишао је Каналом (!), уствари Конавлима, а одатле се „попе на брдо звано Клобук.“[594] На основу многобројних упада војске Радослава Павловића за време Конавског рата (од априла 1430. до октобра 1432. године) да̂ се закључити да је овај комуникацијски правац играо значајну улогу у нападима на дубровачке поседе у Конавлима.

Од Приевора пут је настављао долином реке Суторине, која је припадала жупи Драчевици. Градом Суторином (castrum de Sottorina) у почетку историјски извори, називају град Нови (1403. год.), који је основао краљ Твртко I 1382. године и у коме се помиње и трг соли.[595] С обзиром на важност Новог као пристаништа и босанске луке, наведени пут је био један од главних за

[589] HAD, Libro Rosso-Matizza, за 6. VI 1399. г. стр. 270, 271, 272, 273, 277, 283, 285 итд.;
[590] Динић, Одлуке I 209; Miklosich MS 38. „Белома“;
[591] HAD, Libro Rosso-Matizza 448, 449 и даље све до 452;
[592] Mon. Rag. III, 213;
[593] Новаковић, Зак. спом. 341 и 342; Јиречек, Путеви 224; HAD, Lam. de Foris, 8, f. 98;
[594] Шишић, Летопис попа Дукљанина 352;
[595] Jorga, Notes II, 70, нап. 1; 90 Динић, Земље херцега 180, Стојановић, Повеље и писма I, 85; нап. 2;

везу са унутрашњошћу земље. Од Новог је ишао обалом на Рисан, који помиње у X веку Константин Порфирогенит. Из ранијег нам је познато, да је из Рисна један пут ишао на Леденице, Грахово и даље, док је други настављао за Котор, а одатле преко жупе Грбаљ за Будву, Бар, данас Стари Бар, Улцињ, Скадар, Дањ, Леш, Драч итд. Прилком разматрања путева у Зети, било је говора о путу који се одвајао од Будве те је ишао преко села Браића, на село Прекорницу, село Зачир, Ријеку, на Подгорицу, док се други крак одвајао од Браића па је следио на село Угње за Цетиње. Такође, ту је поменут пут који је ишао из Бара преко превоја Суторман у долину Црмничке реке.

б) ПУТ ИЗ СПЛИТА ЗА СКАДАР

Други паралелни пут је ишао из Сплита, или Солина преко тзв. „Сплитских врата“, поред Клиса, преко Имотског поља долином Требижата на средњовековни трг Дријева, а одатле на Требиње и даље на Оногошт. По Ф. Балифу, овуда је ишао стари римски пут од Салоне (Solina) за Нарону. На основу налаза миљоказа и других споменика, Балиф је пут овако обележио: Нарона, Хумац (у долини реке Требижат, северозападно од Метковића), Клобук (село југоисточно од Имотског), река Тихаљина, Имотски, село Ловреч, село Триљ, Салона.[596] Римски пут, Нарона—Салона обележен је у Појтингеровој табли са следећим подацима: Salona-XVI — Ponte Tiluri-XII — Trono-XIII — Bilubio-XVIII — Aufustianis-XXV — Narona, укупно 84 р. м. или 110 км, што је за око 16 км мање од стварне раздаљине. Пашалић претпоставља да је у Појтингеровој табли испала станица Trono и удаљеност Trono—Bilubio = XIII. р. м., тј. око 19.5 км, која се наводи у Антониновом итинерару.[597] У овом случају представљена раздаљина би одговарала стварној.

Између приморског, односно обалског пута, као и оног од Солина за Неретву и Скадар, постојао је и један крак који је полазио од предела данашње Макарске, односно старог града Макra у средњовековној жупи Мокрон, код Константина Порфирогенита, па је ишао преко планине Биоково, изнад Подгоре, и кроз средњовековну Горску жупу, која се помиње 28. XII 1402. године у повељи босанског краља Остоје,[598] затим кроз Вргорац, у коме је 1419. године дубровачки посланик Петар Симон де Бона посетио војводу Павла Јурјевића.[599] Овим путем су Турци, у највише случајева, оперисали у Макарском приморју. Из Вргорца се настављало поред града Вратара (данас развалине код села Боровци, северозападно од Метковића), за Дријева, или обалским путем за Босанско приморје. Град Вратар је затварао пут за Макарско приморје. Град је поклонио кнез Јурај Војсалић браћи Радивојевићима 16. VIII 1434. године.

[596] Ballif Römische Strassen 31, 32; Pašalić, Antička naselja 55 и 56,
[597] Пашалић, н. д., 56;
[598] Acta Bosnae 87;
[599] Jorga, Notes II, 172 и 173;

Други један крак из *Омиша*, који се помиње 1045. и 1074. године,[600] ишао је клисуром реке Цетине, пролазећи испод града Висућ, на истоименој планини, који помиње 1351. године Стеван Котроманић, одатле је настављао за село Ловреч и Имотски, или на село Загвозд, па преко планине Турије за Вргорац. Од Загвозда се ишло и у долину реке Тихаљине. Вероватно је овим путем, који је из данашњег Задварја водио за Омиш, ишао и краљ Владислав, када је 1234. године издао повељу у селу Ковачићима, данас заселак села Кучића код Омиша.

в) ПУТ ЛИВНО—СКАДАР

Постојао је још један пут, који је ишао из *Ливна* преко Ливањског Поља на Ракитно, које помиње краљ Остоја у својој повељи од 18. XII 1408. године, одатле у Посушје (in Posusse), где су дубровачки посланици, 1403. године чекали краља Остоју.[601] Ту се стицао и пут којим се долазило из Имотског. Из Посушја се настављало на Кочерин (Cocharin). где је око 1410. године сахрањен Вигањ Милошевић. Дубровачки посланици су се јавили својој Републици из Кочерина.[602] Настављајући од Кочерина према истоку, пролазило се кроз Блатну жупу, данас Мостарско Блато, које се помиње 1408. године у повељи краља Остоје,[603] па се стизало, по преласку реке Неретве, у Благај, а одатле у Невесиње и Невесињско Поље.[604] По Ф. Балифу, стари римски пут је ишао од друма Салона—Нарона на Посушје, Ракитно Поље и даље на село Петровићи, одакле је један крак водио преко села Борчана, села Липе и Прослопа у долини реке Раме, а други крак је ишао од Петровића на Мостарско Блато.[605]

Као што смо раније изнели, из Невесиња се ишло на Конац Поље, одатле преко Загорја, пролазећи поред градова Улога и Обаља, затим Јелеча у жупи Бистрици, долазило се на Дрину. Друга варијанта је ишла из Невесиња преко данашње Фојнице, односно средњовековне Хвојнице (Chuiniza), која се помиње 1432. године,[606] преко Гатачког Поља, па се стизало у Гацко. Настављајући кроз безводни кланац Дуге стизало се у Оногошт, одакле се продужавало познатим путем, или старим „Via militaris" преко Спужа за Скадар. Вероватно да су крсташи грофа Беомунда од Тулузе, пролазећи кроз Склавинију, 1096. године, на свом путу од Аквилеје за Цариград, ишли овим путем, или оним ближим обали, који је водио долином Требижата, Поповим Пољем, преко Требиња за Оногошт, борећи се непрестано са теренским

[600] Rački, Documenta 99, 200;
[601] Jorga, n. d., II, 90;
[602] Jorga, н. д., II, 467 Wiss. Mitt. III, 431—432;
[603] Fermendžin, Acta Bosnae 87;
[604] Јев. Дедијер, Херцеговина, Насеља 6, 1909, 112;
[605] Ballif, н. д., 30—31; Pašalić, н. д., 55—56;
[606] Г. Шкриванић, Именик географских назива средњовековне Зете, Титоград 1959, 69; с. в. Копнице;

тешкоћама.[607] Такође, није искључено, да је пут од Оногошта за Гацко користио краљ Драгутин, када је устао на оца Стефана Уроша I и потукао га „у земљи званој Гацко", како стоји код Данила.[608]

г) ПУТ ИЗ ХРВАТСКЕ КРОЗ БОСНУ ЗА КОСОВО

Правац овог пута је описао Курипешић 1530. године. Он је пошао из *Метљике*, у Крањској преко градова Рибника, Белаја на Корани, Горње и Доње Кладуше, чије се име помиње још 1348. године,[609] и Крупе, у долини реке Сане. Одатле је наставио преко Каменграда, који се помиње 1374. године,[610] и града Кључа, који се помиње 1322. и 1325. године,[611] где је био заробљен последњи босански краљ Стефан Томашевић (1463). Овим путем је путовао Бенедикт Курипешић 1530. године као посланик аустријског цара Фердинанда султану Сулејману II, ради закључења мира или примирја.[612] Из Кључа се пут пео на планину, где се делио на пут који је силазио на извор реке Пливе и пролазио поред града Сокола, који се помиње 1363. године за време похода угарског краља Лудвига против Твртка I,[613] па се преко једне високе планине спустио у долину реке Врбаса, пролазећи поред напуштених градова Горњег и Доњег Новог, а у близини варошице Prussen-а, данашњег Прусца, северозападно од Бугојна. Одатле је Курипешић наставио преко брда Радована, па се спустио у долину реке Лашве, настављајући поред Кисељака, познатог извора киселе воде. Ту је посланство прешло реку Лепеницу па је стигао у село Раковице и одатле у Блажуј, затим у село Ковачи, па преко Широког и Врхбосанског Поља, прошао је кроз Врхбосну за село Мокро под Романијом.[614]

Међутим, главни пут је из Хрватске ишао кроз Босну пролазећи кроз град Јајце, којег је подигао војвода Хрвоје у времену од краја XIV века до 1404. године, одатле је наставио долином реке Лашве на Травник, који се први пут помиње 1503. године.[615] Према Јаничаревом казивању, највероватније је да је султан Мухамед 1463. године, пошто је опсео град Бобовац, кренуо овим путем за Јајце, док је Махмуд паша наставио одатле за град Кључ, где му се предао последњи босански краљ Стефан Томашевић (1463).[616]

[607] Јиречек, Путеви 298, нап. 293;
[608] Данило, Животи (превод) 17;
[609] T. Smičiklas, Codex Diplomaticus XI, 487;
[610] T. Smičiklas, Codex Diplomaticus XV, 32 (21);
[611] Smičiklas, н. д., IX, 238 (193); Јиречек, Путеви 298;
[612] Kuripešić, Putopis 12—15;
[613] Fermedžin, Acta Bosnae 34; Јиречек, Путеви 299; Vego, Naselja 106;
[614] Kuripešić, Putopis 17—20;
[615] Јиречек, Путеви, 299;
[616] Константин Михаиловић, из Островице, Јаничарове успомене, или Турска хроника, превео Ђ. Живановић, Споменик САН CVII, 1959, 51;

Из Травника је пут водио у долину реке Босне или преко рударског места Бусоваче, која се помиње 1371. године, на Кисељак и Врхбосну (Varhbossania, „in Verhbossani“, Verhbossania), која се помиње 1379. године као подручје где је покопан војвода Павле Раденовић.[617] По М. Филиповићу, поред реке, у селу Мауровићима, водио је пут Сарајево—Травник. Калдрма је местимично сачувана. И на Лисову се познаје стара калдрма, коју народ, од Равни па над Вина, зове „грчка“ калдрма.[618] Налазећи се у централном делу Босне, Врхбосна је била средиште домаће и стране трговине. Од половине XVI века, јавља се као Босна Серај, односно словенски Сарајево, а код Зена, Savraglio.[619]

Из Врхбосне се настављало на исток па се после два и по сата хода стизало до града *Ходидједа* (Chodidiedieth, Chodidied, Chodidich, и код Зена, Codidel), којег су, по мишљењу Х. Шабановића, Турци дефинитивно запосели у пролеће 1448. године,[620] затим се јужним правцем стизало у *Прачу* (Praca, код Зена Prachia, Parachia) данас село на истоименој реци, у чијој се близини налазе развалине старог града Павловца, које указују на његовог оснивача Павла Раденовића. Из Праче, преко села Месића и села Јабуке, долазило се у познати трг Горажде, где се прелазила река Дрина газом или чамцем. Зено каже да се у Горажду, које је забележио као Orastada, прелазила Дрина са великом барком која је могла одједном да пребаци 18 коња.[621] Средњовековни пут је настављао преко данашње варошице Чајниче, затим преко Ковач планине за *Пљевља*, односно стару *Брезницу* (Bresnize), а данашњи манастир св. Тројице, који се звао Врхобрезница, а од XV века Пљевља. На реци Брезници разбише Турци херцега Стефана, 1463. године.[622] По К. Јиречеку, у многе куће и џамије су узидани комади од стубова и римске скулптуре. Ту је био муниципиј, чије је име почињало са словом „С“.[623] Из Пљеваља пут је настављао за Пријепоље преко катуна Ривовица, где се на 200—300 метара од данашњег друма, ка југу, виде остаци старог пута — калдрме. На врху прелаза између Пљеваља и Пријепоља, код Цичног Поља, нађен је миљоказ. По Евансу, изгледа да је овуда ишао и римски пут.[624] Многи мањи остаци старог пута назиру се на више места на релацији Пљевља—Пријепоље (1956. године). Према прикупљеним подацима на терену (1957) постојао је стари пут, који је ишао из Пљевља на село Отиловиће, одатле на планину Ивовик, па на село Козице, у

[617] Jorga, Notes II, 151;
[618] Мил. Филиповић, Височка нахија, Насеља 25, 1928, 487;
[619] Јиречек, Путеви, 299, нап. 294 и 295, Jorga, Notes II, 150, 151; Matković, Dva talijanska putopisa, Starine X, 1878, 206;
[620] H. Šabanović, Bosansko krajište 1448—1463, Godišnjak B. i H. IX, 1957, 177;
[621] Matković, н. д., 206;
[622] Šafarik, Památky 80; С. Ћирковић, Херцег Стефан Вукчић Косача, Београд 1964, 252, и напомена 42, исти, Историја Босне, Београд 1964, [illegible];
[623] Јиречек, Путеви 287, нап. 247; Kanitz, Studien, прилог карта Serbien, Skizze, [illegible];
[624] Evans, Researches in Illyricum 43—44;

чијој близини се налазе рушевине старог града Козника, који се помиње 1444. и 1454. год. (Cosisti i Crsinch) у повељи арагонског краља, затим одатле се преко Павиног Поља стизало у Бијело Поље.[625]

Пријепоље на Лиму (Priepoglie, Prepollie, Prepoyle), које се први пут помиње 1343. године, као караванска станица и средиште за пренос робе за Сјеницу, Трговиште, Ново Брдо, Пећ итд.[626] Полазећи из Пријепоља, стизало се у манастир Милешево, задужбину краља Владислава, где је лежало тело св. Саве до 1595. године, када су га Турци однели и спалили на Врачару код Београда. К. Зено помиње (1550) Пријепоље и цркву св. Саве (Prepuli-Chiesa di S. Sava).[627] Манастир Милешева је познат као караванска станица где је вршена смена поносника за друга места у унутрашњости Србије. Из Милешева се настављало за *Сјеницу* (Senizza, код Зена), средњовековну жупу у којој су се задржавали Немањићи, а одатле у долину реке Људске, где се састајао са тзв. „Цариградским путем“ за *Рас*, Трговиште, данашњи Нови Пазар, па се ишло познатим путем на Звечан и Косово Поље, било за Скопље или за Ниш.

Други један пут ишао је из Врхбосне за Вишеград, северније од претходног, преко Гласинца (Glassinac), који се помиње 24. X 1404. године, а као царина 1429. године.[628] Каравани су ишли из Врхбосне преко Обре (данас не постоји под тим именом), па на село Мокро, и данас село под Романијом, затим преко планине Романије на Гласинац, завршну станицу дубровачких каравана. Ту су унајмљивани нови поносници за Сребрницу и друга места:[629] Из Гласинца се настављало за Рогатицу (Rogatice). Највероватније је овим путем прошао крамар Хлапац Станковић, када је носио 1425. г., робу из Дубровника у Рогатицу.[630] Настављајући према истоку, стизало се у *Вишеград* (Visegrado), где је 16 XI 1445. године био опљачкан Марко Прибисалић Вратарић,[631] па се настављало за *Добрун* (sotto Dobrun), где се налазила дубровачка колонија. У Добруну је боравио Радослав Павловић (1423. године) и држао је под контролом тзв. Босански пут, који је из Врхбосне преко Вишеграда и Добруна изводио на „Цариградски пут“.[632] Овим путем је прошао и Бенедикт Курипешић (1530) на путу из Врхбосне за Добрун.[633] Од Добруна један пут је ишао за долину реке Лима, а други на исток за Ужице. На терену смо утврдили (1. септембра 1957) да је пут за долину реке

[625] Податке сам добио од Луке и Милована Лазаревића из села Грљенице, 4. км. источно од Пљеваља, рођених 1886. и 1896; Динић, Земље херцега 235;
[626] Динић, Караванска трговина 122, нап. 12;
[627] Матковић, Два Талијанска путописа 207—208;
[628] К. Јиречек, Гласинац у средњем вијеку, Зборник К. Јиречека I, 423—424; Jorga, Notes II, 250; Динић, Караванска трг. 128;
[629] Динић, н. д., 128;
[630] Динић, н. д., 127;
[631] HAD, Lam. de For, 19, f. 274; Код К. Јиречека се наводи први помен Вишеграда 1449. г., Јиречек, Путеви 300, нап. 299;
[632] Jorga, Notes II, 217; Јиречек, Путеви 300;
[633] Kuripešić, Putopis 23—26;

Лима водио од Добруна, преко села Будимља, на Бијело Поље, затим преко села Штрпци за Увац, па даље долином реке Лима, преко Бање Прибојске за Бијело Поље и даље ка Будимљи и Плаву. На простору Бијело Брдо—Штрпци наилазили смо на остатке старе калдрме, ширине око 2 метра. Према казивању сељака, до 1938. године постојали су многи трагови старог караванског пута, који су уништени приликом изградње новог пута до Бање. Напомињемо да се од Увца одвајао један крак који је ишао на запад долином реке Лима, пролазећи северно од града Северина, који се помиње 30. I 1449. године, затим кроз Рудо за Бродар на Дрини, или за Вишеград.[634] Од Бање Прибојске је ишао пут на село Кратово, село Рутоши, па преко Мангуре, где смо нашли остатак старе калдрме ширине око 2.5 метра, зарасле у шуми, па се долазило у Нову Варош, коју Курипешић зове Скендер-пашина варош, а село Кратово зове Crotono.[635] По сачуваној традицији, на овој релацији су постојали ханови: у Мангури, Рутоши, Кратову, код потока Јармовац, код Бање, и у Прибоју.

Од Нове Вароши пут је настављао за Сјеницу, прелазећи преко села Дрмановића, на „Дервенску планину", одатле на село Лопиже, затим на камени мост код Жвала на реци Увцу. Од старог каменог моста очуван је један од некадашња три отвора. Величина отвора износи 16 м, а ширина коловоза 4 м, са оградом од 40 см. Више смо склони да претпоставимо да, уколико су га Турци градили, да је то било пре у XV него у XVI веку.[636] Од села Дрмановића, пружа се лепа слика старог пута у дужини од неких 2 до 3 километара, са калдрмом широком 3 метра а где је развaљена и до 5 метара. На путу од Нове Вароши до села Дрмановића виде се остаци двају ханова браће Стевовића. Већи хан је имао појило, што се види код затрпаног бунара. Настављајући у правцу југоистока, долазило се у предео Сјенице, односно Сјеничке жупе, и где је цар Урош примио дубровачко посланство: „приходише к царьств8 ми на Сѣнице все почтени властель Д8бровьчьци"[637] По преласку Дуге Пољане, пут је водио долином реке Људске, где се спајао са тзв. „Дубровачким путем" а тако сједињен ишао је за *Рас* (Рась, Rason, Rassa) касније, од 1346—1459 године, *Трговиште* (Трьговиште, Tergoviste),[638] од краја XV века место се јавља као *Новипазар*, турски Јени Базар, а код Harffe, око 1499 године, Nuewemarschet.[639]

Из Раса, односно Трговишта, раздвајао се пут који је ишао поред манастира Бањске за Скопље и даље за Солун, и пут који је преко Ибра, планине Копаоника и долине реке Топлице водио за Ниш и даље за Цариград.

Из Новог Пазара се ишло преко планине Рогозне (de Rogozna), која се помиње 1303. године као место у коме се налази-

[634] HAD, Lam. de For. 21, f. 11'; за 1449. г. „qui stat sub Seuerino";
[635] Kuripešić, Putopis 27;
[636] Катанић-Гојковић, Мостови 23—26;
[637] Miklosich, Mon. Ser. 168 и 169;
[638] Јиречек, Путеви 291, нап. 260;
[639] Јиречек, Путеви н. м.

ла парохијска католичка црква, па се пролазило поред манастира Бањске, задужбине краља Милутина, и долазило се до града Звечана, на саставу реке Ибра и реке Ситнице, који је данас у рушевинама. Од манастира Бањске, још данас се види на супротној, левој обали истоимене речице, траса старог пута. Од Звечана, настављало се преко Вучитрна „Приштевским путем" за Приштину, а затим за Скопље, или долином Лаба за Прокупље и Ниш. Курипешић је ишао преко Сјенице, Новог Пазара, планине Рогозне, манастира Бањске на Звечан-Приштину и одатле поред Новог Брда за Врање.[640]

Поред овог пута, из Новог Пазара, постојао је и краћи пут којим се ишло преко планине Копаоника и Топлице за Ниш. Из Новог Пазара пут је водио на село Бању, а одатле у правцу североистока преко заселка Чоковице, Требићком реком у долину реке Ибар, где се после пет часова стизало преко пута данашњег села Јариње. Ибар се прелазио чамцима, или бродом, па се улазило у рударску област Mons Argenteus, или Monte Argentaro. Из долине реке Ибра ишло се преко данашњег села Шипачино у правцу Сувог Рудишта (к. 2017), па се код данашњег планинарског дома прелазио гребен Копаоника и силазило у село Ђерекаре (грчка реч геракар=соколар), и село Страторију, вероватно данашње село Судимље, где су путници ноћивали. Поред Б. Рамбертија и других путописаца, овим путем је 1580. год., водио посланство и P. Contarini и забележио села: Gerastiani, данашње Ђерекаре, Gherguri, данашње Гргуре, Suarsca данашње село Шварца.[641]

У долину реке Топлице могло се стићи и путем који је из долине реке Ибра водио на село Остраће (castel dito Ostrati, 1550. г.), одатле преко Костимпоља (casal de Constantino, 1550. г.) стизало се у Топлицу.[642] Напомињемо да се Остраће први пут помиње 1346. г. као место у коме се налазила католичка црква, затим помиње се као прилог манастиру св. Пантелејмона (Русикон) на Светој Гори у повељи Евгеније (кнегиње Милице, удовице кнеза Лазара) и синова из 1395. год.

По С. Тројановићу, пут преко села Шипачино и Сувог Рудишта, ишао је директно за село Ливађе, или преко села Брзећа. Ливађе се помиње као рудник и трг „mercatum Livada" 1405. године. У селу и околини још данас има много згуре, што указује да су се ту налазиле топионице руде. Уопште говорећи, на источним падинама планине Копаоника, у висини Сувог Рудишта, односно код села Брзећа, Запланине, Сребрнца, Војетина, Бећировца, итд., налази се много згуре и доста остатака „старопутине", а на делу Бећировац—Запланина, виде се и остаци колског пута. Источном страном планинског гребена планине Копаоник, од Војетина до врха Пилатовице (к. 1703), више данашњег села Беласице, а средњовековног рудника, ишао је пут на

[640] Kuripešić, Putopis 27, 29, 32, 36;
[641] Matković, Putovanje po Balkanskom poluotoku, Rad JAZU 15, 1871, 219;
[642] Matković, Dva italij. putopisca po Balkanskom pol. iz XVI vieka, Starine X, 1878, 208; Јиречек, Путеви 292;

Мало Косово, одатле реком Лабом за Приштину. Други један пут, ишао је од врха Оштро Копље, старопутином на село Весековац, за Вучитрн и Приштину. Напослетку, одатле се „вртео“ (одвајао) један огранак пута за село Јелакце и даље за село Копорић, које се први пут помиње 1346. год., као место са католичком црквом, а 1426. год. као седиште дубровачко-саске колоније „in loco detto Coporich 1424.“[643]

з) ПУТ ИЗ ВРХБОСНЕ У ДОЛИНУ ЗАПАДНЕ МОРАВЕ

Постојао је још један пут који је из Врхбосне, преко Вишеграда и Добруна, изводио у долину Западне Мораве. Овај пут је ишао преко планине Шаргана, где смо (1957) наишли на трагове старе калдрме код засеока Витаси и код села Мокра Гора. И Ст. Новаковић каже да се на релацији Ужице, село Кремна, Шарган планина и село Мокра Гора налазе остаци римских гробова, а на Шаргану још и уграђене старе калдрме.[644] Трагови римске културе на Мокрој Гори, каже К. Јиречек, показују да је био један пут који је из дринске области водио у долину Западне Мораве до римског муниципија, код Ужичке Пожеге, чије име почиње са „Ма“.[645]

У народу је сачувана жива традиција како се из Србије ишло преко планине Шаргана за Дубровник. Постојање средњовековног пута од Вишеграда у долину реке Западне Мораве, доказује се дербендским селима: Шарган, Стрмац и Биоска који се помињу, истина 1536—1537, у Смедеревском дефтеру. Наведена села налазе се и данас на правцу Вишеград—Титово Ужице. Ово се слаже са Перетићем Ј., који је, полазећи из Ужица ишао преко Биоске (Bioilska), села Пехара (данас не постоји), хана Кремне (Kremna), Дугог дола, хана Шаргана (Shargan), хана Станишевац (Stanischevacz) па је стигао у Вишеград.[646] По Ј. Перетићу, постојао је и пут из Вишеграда за Сребрницу, који је углавном, ишао на север преко Дубова (Dobui), Гостиља (Gostille), Каменице (Kamenicza), Јагоштице (Jagoshticze), Клокоћевца (Klokochevicza), Седаче (Sedache), на левој обали Дрине код Ђурђевца, и Шљивице), па одатле у Сребрницу.[647] Правац преко Шаргана је представљао најкраћи пут за највећи део Србије, па није искључено да се вероватно у запису од године 1441: „Veniret de Beogrado et vadit Ragusium“, крије овај правац односно пут.[648] Што се тиче римских налаза, Д. Сергијевски је објавио, између осталих, и налаз из села Дражиново-

[643] Тр[illegible]ановић, н. д. 28, 29 и 30; Јиречек, Путеви 266, нап. 173;
[644] Novaković, Brskovo, Danj . . . 16;
[645] Јиречек, Путеви 288, нап. 248;
[646] Smederevski defter № 187, фото-копија 266, 267; Пантелић, н. д., 105—107;
[647] Пантелић, н. д. 107—111; секције раз. 1 : 100.000, Зворник, Крупањ, Вишеград и Вардиште;
[648] HAD, Lam. de For. 14, f. 214;

вића код Ужичке Пожеге, и код села Биоске.[649] Овим налазима треба додати и римско гробље код школе у селу Кремни, које сам обишао 1957. Сви до данас пронађени споменици у ужичком крају, било на исток или на запад, непобитни су доказ да су постојала римска насеља на тој линији. Такође, ово говори да је Каниц био у праву када је уцртао римски пут на релацији Вишеград—долина Западне Мораве, као и да је исправна раније изнета Јиречекова поставка.[650] Према прикупљеним подацима на терену, из села Кремне је ишао један пут, који је обилазио планину Шарган са севера и изводио на Брод на Дрини, северно од Вишеграда. Пут је ишао преко Милошевца на планини Тари, затим преко села Бијела Вода, села Заовине, села Каменице на „Брод“ — на Дрини.[651]

На остатак старе калдрме наишли смо још и на брду Сињавац, западно од Титовог Ужица, и у селу Стапарима, јужно од села Биоске. Ширина калдрме, на означеним местима, као и на планини Шаргану, креће се од 1.70 до 2.20 метара. Свакако да је постојање средњовековних градова: Вишеграда, Добруна и Ужичког града имало, између осталог, за циљ заштиту саобраћаја на томе правцу. Највероватније је овај пут користио кнез Лазар, када је заузео град Добрун од Николе Алтомановића 1373. године, како то пише М. Орбин.[652]

Према подацима из Смедеревског дефтера, из 1536—37. г., види се да су постојала дервенска села: Равни, Широгојно и село Љубиш, углавном у правцу планине Златибора и варошице Чајетине, што указује на постојање пута, који је водио из средњовековног Ужица или Пожеге, највероватније за Сјеницу, преко данашње Нове Вароши.[653] Сем тога, на терену смо нашли остатке старе калдрме нешто југозападно од Титовог Ужица, а код села Велико Забучје. Код куће Јаћима Младеновића, налази се остатак старог пута у дужини од око 500 метара. Више од половине камења, са овога пута разнето је. Нешто даље на истоку од овог пута, на око 200 метара, наишао сам на остатке једног другог пута, који је зарастао у шуму, трње и траву. Оба пута имају конвергентан правац ка Великом Забучју, где се данас налази споменик палим борцима из НОР, па претпостављам да су се састајали-сједињавали. Према величини камења и начину израде тела друма, могло би се претпоставити да је први пут римски, а други средњовековни. Ширина оба пута износи од 1,78 до 2,1 метра. Просечне димензије камења на првом путу износе 50×40 цм, а на другом 37×32 цм. Каниц је наишао у селу Мачкату, 8 км југозападно од Титовог Ужица на античку некрополу са већим бројем римских надгробних споменика, а Н. Вулић је нашао једну „ару“ са вотивним натписом. Даље је

[649] Д. Сергијевски, Римски натписи из Босне, Ужичког краја и Санџака, Споменик СКА XCIII, 1940, 18 и 19;
[650] Kanitz, Studien, прилог карта Strassen, Städte . . .;
[651] Подаци су добивени од Пљевчевића Миломира из села Стапари и Ђурђић Саве из села Кремне;
[652] M. Orbini, Il Regno de gli Slave, Pesaro 1601; у преводу стр. 61;
[653] Smederevski defter № 187, фото-копија 276, 278;

у селу Рожанству, око 14 км југозападно од Титовог Ужица, Каниц утврдио остатке утврђења које он сматра римским кастелом.[654] Кастел је, каже Каниц, штитио пут Ужице—Нова Варош. У Новој Вароши је откривена некропола и камење за које се претпоставља да је припадало старом римском утврђењу.

Доведемо ли у везу да су налази римских остатака нађени у близини дербенских села, као и нађене остатке старих путева на Забучју, онда је извесно да је постојао, не само римски, већ и средњовековни пут, који је ишао из Ужица за Сјеницу на „Цариградски пут".

Од Ужица пут је ишао на Пожегу, а одатле на Чачак, односно стари моравски Градац, затим преко Крушевца у долину Велике Мораве.

Из Пожеге (Possega)[655] један пут је, као што смо раније видели, водио преко планине Маљена за Ваљево и даље за Београд или Заслон, а други је ишао долином реке Моравице на Ивањицу, па преко Јавор планине за Сјеницу. По Ст. Новаковићу, један пут је водио из Пожеге на Рогачицу, одатле низ Дрину за Св. Димитрија-Sirmium.[656] Према писању Јов. Ердељановића, на релацији Чачак—Пожега, на мало места се наилази на трагове старог пута, међутим, његово постојање је сачувано у традицији. Из Чачка је, по Ердељановићу, пут водио преко планине Јелице подгорином планине Овчара и Сјекире, а поред села: Ртари, Марковине, Негришори, Лучани, затим је прелазио реку Бјелицу, па је ишао на село Крстац, прелазио преко Мораве за Пожегу, и даље за Титово Ужице у Босну.

За Ердељановићеву поставку говоре и налази остатака кастела у селу Придворици, 4 км југозападно од Чачка, и селу Негришори, за које Каниц сматра да су римски. И С. Тројановић наводи да је поред села Негришори ишао римски пут.[657]

Други пут се одвајао од првог на планини Јелици, па је водио на село Граб, а одатле за Ивањицу и преко Јавор планине у Стару Србију — Сјеницу. Близу места Градине, на Јелици планини, познаје се калдрма од пута, који је пролазио преко планине. Остаци старог пута су раскопани када се градио друм из Чачка за Ивањицу.[658] Вероватно се овим правцем служио кнез Лазар у рату против Николе Алтомановића када је кренуо на Ужички град, 1373. године.

Чачак се помиње као место у коме је предат судски позив једном Дубровчанину 3. I 1409. године, „in Caçach".[659] Из Чачка се ишло долином Западне Мораве преко Ибра код данашњег Краљева, па се стизало у Крушевац. Пут Крушевац (Aladschahisar) — Чачак (Çaçka) користио је Сулејман Величанствени

[654] Kanitz, Studien 128, 129, 130, 136; исти, Serbien I, 565; Гарашанин, Налазишта 143 и 210.

[655] HAD, Deb. Slav. 44 (1475—1476), стр. 90 за 27 I 1476 . . . „De Posega [illegible]";

[656] Новаковић, н. д. 17;

[657] Kanitz, Studien 132, 147; Гарашанин, Налазишта 139 и 163;

[658] Јов. Ердељановић, Доње Драгачево, Насеља 1, 1902, 81 и 192;

[659] HAD, Lett. di Levante 5, ф. 52 . . . иначе 7. XII 1408, „in Zacach";

1521. године у походу на Београд.[660] Кадији из Чачка (Çaçka kadisi) се наређује 1565 (од 20. V до 18. VI) да се спреми храна и све остало што треба за конак који следује пошто се пређе река Ибар (nehri Ibre).[661]

Остаци утврђења за које Каниц сматра да су римски кастели, или утврђења подигнута на њиховим темељима, као и многи други налази у долини реке Западне Мораве, као на пример, у Чачку, Краљеву, селу Грачацу, Врњачкој Бањи, Трстенику и Крушевцу, говоре у прилог његове поставке, тј. да је овим правцем ишао римски пут од Краљева у долину Велике Мораве.[662] Одатле је веома вероватно да је средњовековни пут на овој релацији ишао углавном трасом старог римског пута. Постојање дербенског села Руђинци, истина из 1595. године на источној ивици Врњачке Бање, иде у прилог наше поставке.[663] Према опису П. Ј. Митесера, из 1784. г., из Крушевца се ишло за Чачак преко села: Пепељуше, данас Пепељевац, Мачковца, Рибника, Трстеника, и Карановца.

По истом писцу, Крушевац је био повезан са Ћупријом путем, који је из Крушевца водио левом обалом реке Велике Мораве, преко села: Шанац (Schanacz), Бошњане (Bosniany), Обреж (Obresch), Поточац (Potocsacz), Рашевица (Raschevicza), и Трешњевица (Treschnievicza).[664]

[660] Г. Елезовић-Г. Шкриванић, Како су Турци после више опсада заузели Београд, 1956, 42 и 43;

[661] Г. Елезовић, Mühimme defteri, Београд 1950, 1782 (стр. 395);

[662] Kanitz, Studien 133 и 134; исти, Serbien I, 631, Гарашанин, Налазишта 139, 140, 163, 201 и 208;

[663] Defteri Adet-i Agnam 3949/22, од 1. IV 1955, г. фото-копије 51/9;

[664] Пантелић, н. д., 70—76;

ЗАКЉУЧАК

Грађа за проучавање путева у средњовековној Србији црпљена је из прворазредних извора: старих српских повеља и писама, књижевности и докумената дубровачког и других архива. Између осталог грађа садржи: податке о врстама и именима путева у старословенским и другим облицима, затим, имена места у вези са догађајима на појединим путевима, итинерере, станице, обезбеђење, итд. С друге стране, писани извори у вези са теренским истраживањима материјалних остатака на правцима старих путева омогућавају реконструкцију, углавном, праваца и, понегде, и траса средњовековних путева. Да би се схватило од коликог је то значаја за нашу науку, довољно је напоменути да, колико је нама до данас познато, не располажемо ни једним ликовним извором, тј. средњовековном картом на којој су представљени стари путеви на територији средњовековне Србије.

Грађа коју садрже старе карте, углавном је, итинерерска, тј. прикупљена са разних путева којима су пролазили многобројни путописци, посланства, војске, каравани итд. Услед великих деформација представљених физичко-географских и других елемената у односу на стране света и њиховог међусобног положаја, ове карте су неупотребљиве за путовања. Међутим и поред тога, њихова грађа може се корисно употребити са осталим писаним изворима и археолошким налазима за одређивање постојања извесног пута, па и за одређивање његовог правца, преношењем топонима са старих на савремене карте.

На територији средњовековне Србије, постојали су водени и сувоземни путеви. Маколико да су водени, — речни и морски, — путеви били јевтинији, они су коришћени, углавном, за приобалски саобраћај и за везу са острвима. Токови река коришћени су само делимично. Тако, на пример, Неретва је коришћена до трга Дријева, Бојана до Св. Срђа и Вакха, Дрим-Дрин до Љеша. Док су на Неретви пловиле и веће лађе, на другим двема рекама пловидба је вршена са малим баркама. Остале реке у унутрашњости средњовековне Србије биле су неподесне за пловидбу због брзака, клада и т. сл. Реке Дунав и Сава налазиле су се на периферији-граници — Србије од почетка петнаестог века па све до њене пропасти (1459), те нису могле одиграти ону улогу која им по величини припада.

На основу расположивих извора, колико смо могли утврдити, постојале су две категорије сувоземних путева: цесте, од-

носно друмови, велики путеви, затим путеви уопште, укључујући и уске планинске путеве којима се одвијао каравански саобраћај. Уколико се уопште може говорити о мрежи путева у средњем веку, онда се за велике путеве, цесте и друмове може рећи да су представљали главну мрежу. Највећи део ових путева су остаци старих римских војничких путева, тзв. „via militaris“, или оних који су изводили у рударске области. У нашим средњовековним документима ови путеви су забележени под именом „царев“, или „краљев“ пут, или, у Дубровачком архиву, „via vetus, quae vocatur via regis“, „via antiga“, затим у старосрпским документима, као „стари пут“.

У старосрпским повељама за ову врсту путева се употребљавао израз „колник“, свакако по речи „кола“, која су њима саобраћала. Правци и трасе ових путева ишли су, углавном, речним долинама, а када је то било немогуће, онда и преко планина, као што се то да закључити на основу налаза остатака старих путева на територији средњовековне Србије и Босне. Њихови правци су ишли уз јадранску обалу и паралелно са њом, затим долинама река: Дунава, Саве, Велике Мораве, Млаве, Нишаве, Тимока, Вардара, Ибра, Неретве, Дрима, Брегалнице и Струмице. Они су изводили у унутрашњост земље — рударске области — Danaviae и Argentariae итд.

На основу налаза римских остатака-миљоказа, каштела, старе калдрме, мостова, записа, гробова, итд., затим сачуваних докумената може се претпоставити да је велики део путне мреже на територији средњовековне Србије базирао на римским путевима. Ширина римских путева кретала се од 2,5 до 4 метра, што је зависило од земљишта. Тело друма било је израђено од крупнијег камена. Још данас се виде колотрагови на остацима старих римских путева у Босни, као доказ да су овим путевима саобраћала кола.

За заштиту путева у дугим речним долинама и клисурама подизане су тврђаве-градови, обично на растојањима од једнодневног марша, односно од 25 до 35 километара, затим, у теснацима или њиховој непосредној близини. На делу средњовековног старог римског пута, који је ишао из долине реке Неретве преко Благаја за Невесиње, пут је био заштићен градовима: Благајем и Биоградом. У долини реке Ибра ту улогу имали су градови: Маглич, Брвеник и Звечан, а у долини реке Груже градови: Борач и Честин, итд.

Као што смо напоменули, градови-тврђаве подизани су и испред улаза у теснаце и на великим раскрсницама, као на пример: град Сталаћ, град Жредло, град Жрнов и многи други. Тамо где није било гралова, или, у колико су постојали на великим међусобним растојањима, безбедност саобраћаја одржавала се посебним стражама, које су давали села из жупа кроз које је пут пролазио, како то стоји у Законику цара Душана. То нам потврђују имена данашњих села и локалитета „стража“ и „стражиште“, као и њихови помени у средњовековним повељама и списима.

Наслеђене „велике цесте“ и „велики путеви“ у средњовековној Србији нису у сва времена играла исту улогу, због великих политичких и територијалних промена, које су настајале, прво због ширења српске државе, а после, због њеног распада. Такав је случај средњовековног „Моравског пута“, дела старог римског пута „Via militaris“, који се првобитно налазио ван граница српске државе, затим на њеној периферији и напослетку, за време деспотовине, скоро у средишту земље. Највећи део наслеђене путне мреже представљао је одсечене делове опште римске мреже преко које су ишла римска освајања и експлоатација рудних богатстава Балканског полуострва и римске покрајине Дације. Природно да овакви путеви нису могли гравитирати нашим политичким и привредним центрима, поготово што су и они били изложени честим, па и великим променама. Овакве прилике условљавале су повезивање наслеђених остатака римских путева са нашим центрима, уствари, израду нових путева. Велика разарања, којима су били изложени римски путеви, нарочито за време сеобе народа, захтевала су и велике оправке оних путева који су ушли у границе наше средњовековне државе. Везивањем делова римских путева са насељима и центрима, створена је нова мрежа путева, која је сада одговарала нашим привредно-економским потребама као и војно-политичким стремљенима.

За разлику од претходних, на путевима на којима се одвијао каравански саобраћај товарном стоком, коњ је био главно превозно средство. Поред коња коришћене су мазге, магарци (somerii) и камиле. Због мале носивости узиман је велики број стоке-коња, како би се носивост повећала, тако да су каравани имали по 300 и више коња. Маколико да је ова врста транспорта на „самару“ била неекономична због малог транспортног капацитета товарне стоке, она је била једина могућа на планинском и јако испресецаном земљишту које је раздвајало наше исходне тачке са привредним и другим центрима наше средњовековне државе. Наиме, каравани нису били толико везани за пут, колико кола. Велика покретљивост товарне стоке омогућавала је скретање са пута, коришћење крчаника, коњских па чак и пешачких стаза. Одатле је, и безбедност каравана почивала и на могућности промене правца кретања у случајевима опасности.

Планински путеви, којима су се кретали каравани, били су ужи од великих путева, њихова ширина се кретала од 1,40 до 2 метра, а у изузетним случајевима, и до 3 метра. На меком земљишту, тело пута је било израђено од камена у виду калдрме, са крупнијим камењем на ивицама. На карсном земљишту, на многим местима, каравански пут је обележен само са ивичним камењем, да би му се могао следити траг.

Драгоценост товара, нарочито драгих метала, затим велики бројни састав људи и стоке у караванима, утицали су да је Дубровачка Република ставила караванску трговину под будни надзор државне власти. Главни поседници товарне стоке били су Власи, па су коњи узимани у најам од њихових старешина. Власи су били гониоци стоке, или „поносници“, односно „кирицијеʻ“.

Из њихових редова одређивао се старешина гониоца, тзв. „примићур“ или „крамар“, који је јахао на челу каравана. Правац каравану давао је „калауз“, тј. путовођа, док су остали коњи били међусобно повезани за репове, за седла. Од стране Дубровачке Републике одређивао се заповедник каравана, тј. „capitaneus turmae“.

Караван се обезбеђивао првенствено својим наоружаним људима — поносницима или кирицијама — затим посебним одељењима, која су имала искључиво задатак да штите караван. Такође, поред путева су постојала посебна села — „страже“ и „стражишта“, а за време Османлија, „дербендска“ или „дервенска“ села чији су се становници старали о безбедности саобраћаја на деоници пута која им је поверена на чување.

Лакша изградња уских путева, за саобраћај товарном стоком, као и већа могућност коришћења и локалних сеоских путева и стаза омогућили су да се ова врста саобраћаја развила на далеко већем пространству него што је то случај код старе римске или средњовековне мреже великих путева и цеста, односно друмова. Због тога, када се говори о средњовековном путу, на коме се одвијао каравански саобраћај, треба имати у виду да је каткад у питању читав сноп путева који се стичу у извесној области или центру. На пример, „Зетски“ пут (via Zentae) је представљао сноп путева који су ишли са Зетског приморја у унутрашњост Зете, било за Подгорицу, или Оногошт, па је одатле настављао као један пут; од Оногошта пут је настављао под именом „Загорски пут“ (via Sagoriae) и то преко предела Језера и Дробњака у унутрашњост земље; „Босански“ пут (via Bossina) је обухватао путеве који су изводили у долину Неретве и одатле, преко Порим планине и Врабача изводили су на Коњиц, одатле на Иван планину и даље за Врхбосну или рударску област Крешева и Фојнице, итд.

На путевима су постојала „падалишта“ и „станице“, на којима се одмарало, а код „стањанина“ ноћивало, обављало појење и храњење стоке, промена стоке, поносника-кириција, итд.

За све време ширења и продирања Србије у правцу југа и југо-истока коришћени су стари римски и средњовековни велики путеви који су преко Косова Поља водили на Скопље, одатле долином реке Вардара у правцу Солуна, рачвајући се претходно у долину реке Брегалнице и Струмице, у долину реке Струме или, у правцу Пелагоније. Из Скопља се ишло преко Полога старим царским путем у правцу Охрида и, напослетку, преко Љеша и Kроје освајања су ишла на југ Албаније.

Када је центар старе српске државе био у Расу, тежиште трговине било је усмерено путевима који су, углавном, изводили на обалу Јадранског мора, центрима извозне и увозне трговине, тј. Дубровнику и Котору. Премештањем државног тежишта, прво у Призрен, а затим у Скопље, путна мрежа се проширује, а велики део саобраћаја се сада одвија од Скадра и Љеша старим римским путем преко данашње Пуке, а римске Епикарије, на Призрен, а одатле, преко Косова Поља у све остале правце. До Скадра и Љеша се најчешће ишло комбинованим

морским и сувоземним путевима. Лађе су доносиле робу до Св. Срђа на Бојани, одатле се товарила на караван за унутрашњост земље. Сличан, али нешто тежи случај, био је са робом која се бродовима носила до ушћа реке Дрима, где се при ушћу истоваривала са већих на мале лађе којима је била преношена до Љеша, да би се ту натоварила на караване. По заузимању Албаније, из Дубровника и других места на Приморју, саобраћало се морским путем преко Драче, Пирга и Валоне, не само са Албанијом, већ и са унутрашњошћу земље, са данашњом Македонијом и деловима Старе Србије, користећи се при томе и остацима старог римског пута „Via Aegnatia“, који је био једини пут за Македонију.

За разлику од великих и брзих промена, које су настале у вези са ширењем и опадањем државне територије, развој рударства је био далеко спорији, тј. спорије су се отварали нови рударски центри. Према томе је и путна мрежа за експлоатацију рудног богатства била изложена мањим променама него ли је то био случај са општом мрежом. Транспорт руда из рударских области Рудника, Копаоника, Новог Брда, Зворника, Сребрнице и др. није се мењао деценијама, да не кажемо вековима.

После битке на Марици (1371), а затим на Косову Пољу (1389), због све чешћих турских провала, саобраћај је постојао све несигурнији, а путна мрежа се све више сужавала на путеве, који су водили искључиво преко планинског земљишта.

За време кнеза Лазара, а нарочито деспота Стефана и Ђурђа, државно тежиште је померено ка северу, прво у Крушевац, затим у Београд и, напослетку, у Смедерево. Главну артерију путева сада чине трасе старих римских путева, првенствено „Via militaris“, од Београда па све до Пирота, затим, пут левом обалом реке Велике Мораве. С друге стране, веза Србије са Зетским приморјем била је слаба, свела се само на везу преко Полимља. Готово сви рударски центри остали су на српској територији, а Дубровник је и даље био главни представник извозне и увозне трговине, па су каравански путеви, којима се руда и друга богатства Србије извозила, углавном, остали исти све до њене пропасти (1459) па и после, за време Османлија.

THE ROADS IN MEDIEVAL SERBIA

The study of the medieval Serbian roads covers the period of time from the 10th century right down to the fall of the Serbian Despotic State in 1459; the road network generally covering the area between its farther frontiers.

The author has used for his study all the available sources of information. The hitherto used archival material has now been enriched with many data from the medieval Serbian charters and literature, which were either never or just partially used until now. He also relied on the material from the 15th—16th century Turkish account books which include, among other things, also a list of villages that had been ordered to watch and maintain the roads and bridges at that time. The author has amply used for his study also the material remnants of a number of the old road sections and objects connected with them as well as the old maps (for locating the roads) and, besides the written sources, also the pictoral presentation such as the medieval frescoes and the Munich Psalter (for getting an idea of the then traffic vehicles). And, finally, the historical and other literature about this complex problems have also been used for creating this study.

In his historiography the writer gives a critical evaluation of the used sources regardless of whether they indicate to the directions of roads, their safety and the like. As to the road sections, however, about which there were no medieval records, he relied on the ones pertaining either to the old Roman or Ottoman roads, as well as on the old travel accounts.

Thanks to the available medieval charters it has come to light that in Serbia of that time there were two categories of roads: *ceste* and *putevi*. The *cesta* (pronounced *tsesta)* denoted a main road, while the *put* (pronounced *poot)* meant a road of a local importance. Besides cesta, the main road was also called *drum* (pronounced *droom)* — the word *drum* being derived from the Greek word *dromos*. When a road had to be marked as a main road or as a *cesta*, the term *veliki* (big) or *veli* was added: *veliki drum* (big road) or *veli put*, that is. When it was necessary to emphasize the difference between a main road and a local road, they used the term *mali put* (dim. of *put)* for the latter.

When one wanted to mark a road designed for wheeled vehicles, the *cesta, drum* and *veliki put* were also called *kolnik* (cart road). An old Croatian record (late 12th century) has it that carts

ran *usque ad viam grandem versus occidentem que slavice colnicus dicitur.*

In the old Dubrovnik inland there were the so-called *via tressa* — a short and narrow road, that is — and *via magna* or a big road, etc. The 1400 Poljički Statute refers to the „big public road that goes through the tribal state"; then also to „a country (county) road", etc. Furthermore, as we learn from charters and archival materials, main roads and local roads were also called after the names of places, like the Carigrad (Constantinople) Road, the Dubrovnik Road, the Priština Road, the Prizren Road, the Trepča Main Road, etc.; some old Dubrovnik records refer to *via Goze* (Fočanski put or the Foča Road), *via Trebigne* (the Trebinje Road); then roads were called after districts or countries through which they passed: *via Bossina* (the Bosnian Road), *via Zente* (the Zeta Road), *via Chelmi* (the Hum Road); after rivers: *via Drine* (the Drina river valley road); tribes and peoples: *via Sclavorum* (the Slavic Road), *the Saxon Road*, etc.; then, in charters there are records of a number of roads named according to their purpose, such as „Merchants' Road"; the „Short cut", the Crossing road", the „Cragy road", etc.; and some were named after their feudal lords: *via voivode Sandagl*. And, finally, from the 1300 Charter granted to Hilandar Monastery we learn that there was also a „People's Road" — most probably a road designed for general traffic. The 10th—11th century Croatian records refer to *via publica* — public roads that is — like the mentioned Poljički Statute's „big public road . . ."

By comparing the directions and even the route sections of the studied „big roads" and main roads *(cesta* and *drum)* with one another, the author has come to the conclusion that in the majority of cases they mark the inherited old Roman roads. The largest part of the inherited road network represented segments of the general Roman road network through which the Romans had conquered lands and had exploited rich mines in the Balkan Peninsula and their province of Dacia. It is natural therefore that these roads could not gravitate toward our political and economic centers of that time; even more so because they too were exposed to frequent changes — some of which substantial. Such circumstances forced our people to connecting the inherited remnants of the Roman roads with our own, in fact to constructing new ones. Owing to great destructions to which they had been exposed, particularly during migrations, the Roman roads within the boundaries of our medieval state also required great reconstructions. Thus, to connect parts of the Roman roads with our settlements and major towns, a new road network was constructed; and it was now suitable for our economic needs and military-political aspirations. We learn from the Dubrovnik archival material that the Dubrovnik Republic also constructed „big roads" — *via magna*, even though some sections of the old Roman roads already existed in its territory. The fact that even today there are some remnants of the medieval or big roads in some parts of our country — although it has not been proved that the Roman roads existed in these

particular regions — clearly speaks in favour of our assumption that big roads were also constructed in the territory of Serbia in the Middle Ages. From an inscription carved in a stone cross at Hum in Herzegovina we learn that the construction of roads was testamentary with us.

Judging by the well-preserved remnants of the old road arteries, one can infer that the width of the roads in the mountain region over which caravans from Dubrovnik used to travel to the inland, ranged from 1.5 m. to 3 m. The width of big roads, however, ranged from 3 m. to 4 m. When ascertaining the road width, the author also took care of the fact that the cart horses and pack animals had stamped the roads down for centuries and thus had enlarged them, so that they look now like ordinary dirt roads. According to the Basilica regulations (Justinian code) it seems that it was a rule in Byzantium that main roads and big roads respectively be 8-foot (2.7 m.) wide. In Dubrovnik, however, the main road width ranged from 5 to 6 paces or 3.5 m. to 4.2 m. Generally speaking, the width of a road largely depended on the kind and configuration of the ground.

Although it is difficult to say something definite about the old technics of the construction of roads, we still can set forth several remarks pertaining to roadbeds, roadways and road ditches.

On the karst ground, where there is no earth, it is for the most part larger stones that mark the edges of the road; the sections having a thin earth layer were paved with formless stone tablets, with earth in the junctures. Where the road goes over humus, the roadbed was made of large stones driven in the ground; it was first covered with a layer of gravel and then with a thin top layer of earth as the tie. In the mountain regions, however, the roads were paved with cobblestones.

The road ditches were cut either through and along the middle or along one of the edges of the road, depending on whether the road goes up the hill or around its sides.

Inclines in the mountainous terrains were surmounted by means of sharp curves and sometimes even by stairs with slanting levels between each step. According to S. Trojanović, „the carter and horse roads" are recognized by the stair-like sloping track which makes it possible for horses' hoofs to hold for a better support. In addition to making uphill movements easier, the steps and levels were thus designed also for parrying erosion of the stone foundation of the road at the steep slopes during heavy rains, on one hand, and making both ascending and descending of pack animals safer, on the other.

From the medieval charters and other records we also learn that there were „boats" on the rivers and brooks, i. e. the points of crossing either by a raft — in our today's language a ferry, that is — or by fording.

The main transportation over the narrow mountain tracks and roads in the plains were horses, mules, donkeys, camels, buffaloes and oxen, while over the main and big roads, besides the said pack animals, also ran various kinds of bigger and smaller carts.

Owing to small carrying capacity of pack animals, a large number of horses and other animals were used in order to increase the volume of load, and for this reason the caravans sometimes consisted of 300 or more horses. Although this „packsaddle" kind of transportation was uneconomical because of the limited carrying capacity of pack animals, it was still the only possible means of conveyance on the mountainous and terribly intersected grounds that separated our points of departure from the economic and other centers in our medieval state. Namely, caravans were not so much dependent on roads as were carts. Thanks to their great movability, pack animals were able to turn off the road and move on through cleared lands or along horse trails or even footpaths. Hence the safety of a caravan also rested on the possibility of changing the course in case of danger.

There is no doubt that the cart and wagon transportation was carried out in the medieval Serbia, which is proved by the first-class written and pictoral source material. From the St. Archangel official document with a gold seal we learn that there was „a real gentleman with a carriage" in the village of Rečani, at the middle point of the road between Prizren and Lipljani. Domentian and Grigorije Camblak refer in their papers to a cart under the name of „kolesnik" („wheeler") as is the single-axle cart still called in Serbia. Otherwise, too, there are many records of „kolnik" (carriage drive), „kolovoz" (roadway) and „voznik" (lane) informing us that vehicles on wheels were used in Serbia of that time. It is most probable that today's Serbian village of *Kolari* (Cartwrights) derives its name from the carts of the remote past of the country. In the frescoes in Monastery Sopoćani and pictures in the Munich Psalter one can see two-axle and single-axle carriages with teams of two horses and four oxen respectively. Moreover, some 16th—17th century writers of travel accounts give us many data on the use of carts and carriages in the territory of the medieval Serbia.

In the central part of Serbia, particularly in its mountain region, prevailed the single-axle cart („kolesnik") because of its great mobility and small dimensions, while in the plains and fertile regions were used the two-axle both covered and uncovered wagons, either larger or shorter, depending again on the kind of the terrain.

Sedan chairs were used for carrying patients, weak persons or dignitaries.

Valuable loads, especially precious metals, and a large number of people and animals in a caravan forced the Dubrovnik Republic government to place its caravan trade under strict supervision. As the chief owners of pack animals were the Walachians, horses were hired from their principals. The Walachians were also cattle drivers and hired coachmen. The head cattle driver was chosen among them and he rode at the head of the caravan. A guide was responsible for the proper direction of the caravan. Horses were connected with one another by tails and saddles. The Dubrovnik government nominated a commander of the caravan, i. e. the caravanas termae.

By the roads of that time there were stations and caravansaries.

All the roads in the medieval Serbia were watched by the road watchmen, as we learn from Czar Dušan's Code (articles 157 and 158 — „. . . Should the villages ordered to watch the roads neglect their duty, they shall pay for damage"). Many toponyms such as *Straža* (Watch), *Stražište* (Lookout), *Vardište* (Ward) speak that the road-watch points were located at these particular places. The Turkish „derbeni" — villages ordered to give watchmen for guarding and maintaining roads — were located either in the vicinity of the roads or quite close to them.

At the time of Serbian expansion toward the south and south-east and their penetration, the Serbs used the old Roman roads and the medieval big roads that led over Kosovo Field to Skoplje, and therefrom, through the Vardar river valley, toward Thessalonika — with a fork in the road passing through the Bregalnica and Strumica rivers valleys and branching off toward the Struma river valley and Pelagonia. From Skoplje they advanced over Polog, following the old Imperial Road, toward Okhrid and, finally, over Lješ and Kroja, to the south of Albania in further conquests.

When Ras was the capital of the old Serbian State, the trade gravitated toward the Adriatic over the roads that mostly led to the littoral centers — Dubrovnik and Kotor, that is. But when the capital was first shifted to Prizren and, afterwards, to Skoplje, the road network expanded and so a great deal of traffic went now over the old Roman road from Skadar and Lješ through the Roman Epicaria (today's Puka) to Prizren and thence over Kosovo Field in all other directions. Travelling to Skadar and Lješ was most often combined — by sea and land that is. Ships brought cargo up to St. Srdj on the Bojana river, where it was taken over by caravans and carried farther into the inland. It was more difficult with the cargo shipped to Lješ, for it had to be unloaded from larger ships at the mouth of the Drim river, then reloaded upon smaller ones and shipped farther to Lješ. After the conquest of Albania, transports from Dubrovnik and other littoral places went by sea over Drač, Pirg and Valona and thence on into the inland through *via Egnatia*.

The road network designed for the exploitation of mineral wealth was less exposed to changes than it was the case of the general road network. The way of transporting ores from the mining regions of Rudnik, Kopaonik, Novo Brdo, Zvornik, Srebrnica and others, did not change for decades.

After the Battles of Maritsa (1371) and Kosovo (1389), owing to the more and more frequent Turkish invasions the traffic was becoming less and less safe and the road network was shrinking until it was reduced to the roads that only led through the mountain region. In the time of Prince Lazar and, particularly, in the times of Despots Stefan and Djuradj, the center of the State was being shifted toward the north — first to Kruševac, then to Belgrade and, finally, to Smederevo. The road arteries were now the

lines of the old Roman roads, before all, the *via militaris*, and this from Belgrade right down to Pirot, as well as the road along the left bank of the Velika Morava river. On the other hand, Serbia's communications with the Zeta Littoral were inadequate — reduced to the sole connection over Polimlje (the Lim river basin). Almost all Serbian mining centers were now still within Serbia's boundaries, and Dubrovnik was still the chief representative of the export-import trade; so the caravan roads used for exporting Serbian ores remained generally the same as before until the fall of Serbia (1459) and even later, during the rule of the Ottomans.

(Translated into English by
Aleksandar-Saša Petrović)

РЕГИСТАР

Др Гавро Шкриванић
ПУТЕВИ У СРЕДЊОВЕКОВНОЈ СРБИЈИ

•

Издавач
ТУРИСТИЧКА ШТАМПА, Београд

•

Уредник
Светислав Мандић

•

Коректор
Александра Брстина

•

Штампарија
КУЛТУРА, Београд